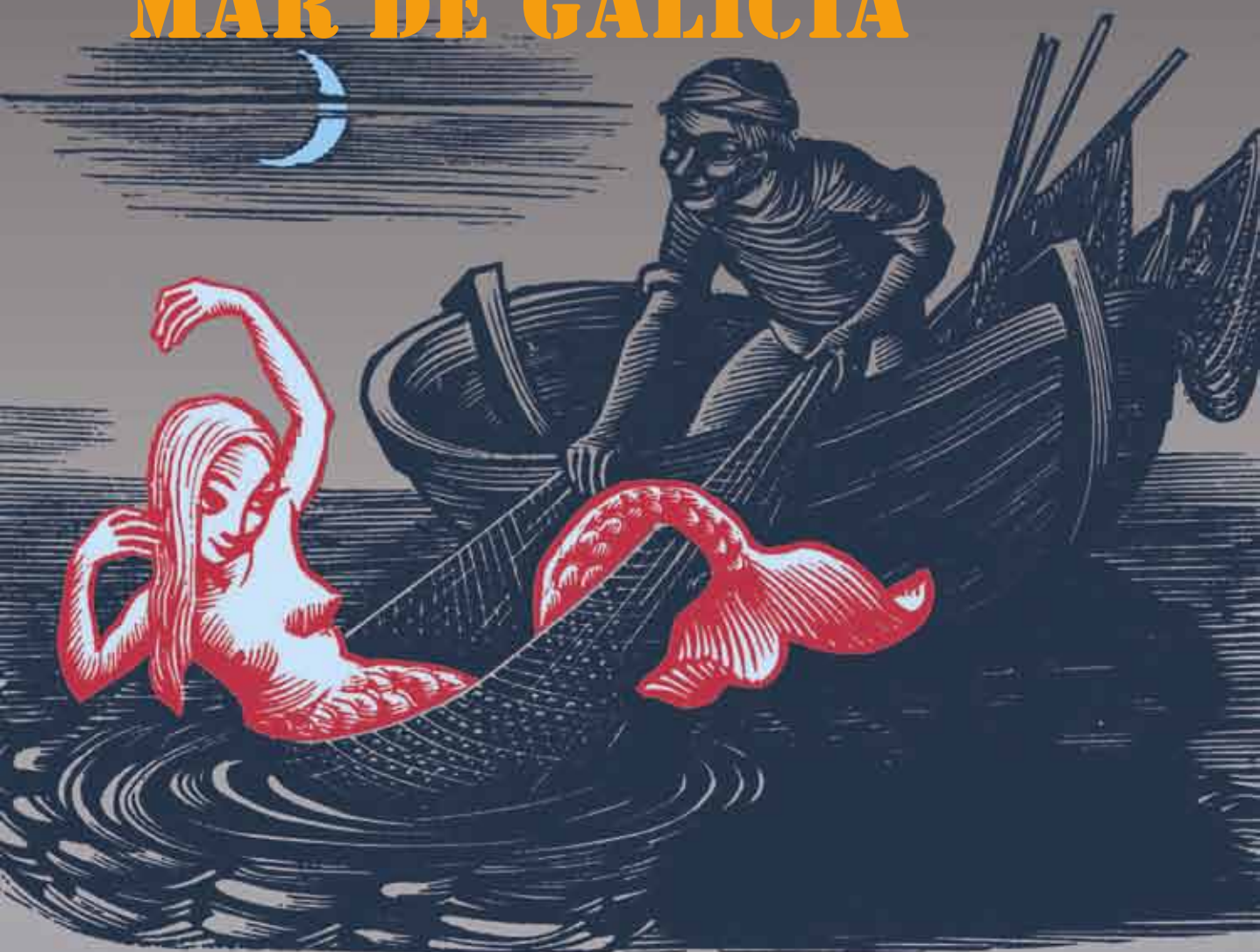




ACTAS DA **VI** XORNADA DE LITERATURA DE TRADICIÓN ORAL

HISTORIAS, MITOS E MONSTROS DO MAR DE GALICIA



Actas da VI Xornada de Literatura de Tradición Oral

**Historias, mitos e monstros
do Mar de Galicia**

Consello Directivo da AELG	Presidencia Cesáreo Sánchez
	Vicepresidencia Antía Otero
	Secretaría xeral Mercedes Queixas
	Tesouraría Marta Dacosta
	Vogalía de Lugo Isidro Novo
	Vogalía de Santiago de Compostela Carlos Negro
	Vogalía de Vigo Xina Vega
	Vogalía de Relacións coa Lusofonía Carlos Quiroga
	Vogalía de Relacións Internacionais Xavier Queipo
	Vogalía de Literatura de Tradición Oral Antonio Reigosa
	Vogalía de apoio Alicia Fernández

Secretaría económica e técnica	Ana M. Carril e Ernesto E. Calo
Revisión lingüística e tradución	Ernesto E. Calo

Edita	Asociación de Escritoras e Escritores en Lingua Galega (AELG)
	www.aelg.org / oficina@aelg.org
	http://www.aelg.org/Polafias/MainPage.do

Deseño da capa	Imago Mundi Deseño
----------------	--------------------

Gravación-edición do DVD e fotografía	Xosé Miguel Castro (Olo de Vidro - A. C. Alexandre Bóveda)
---------------------------------------	--

Maquetación	Gráficas Mera
-------------	---------------

D. L.	VG-1293-2005
-------	--------------

ISSN	1989-7340
------	-----------

Imaxes	(Commons) wikimedia.org [15, 17, 19, 21, 31, 33, 37, 39, 43, 47, 51, 55, 61, 63, 67, 69, 73, 75, 81, 83, 85, 89, 91, 93, 97, 99, 103, 105, 115, 117, 123, 125, 129, 131, 135, 139, 141] (Internet) archive.org [27, 45, 59, 113, 119] (Project) gutenberg.org [111] Biblioteca Nacional de España - Biblioteca Digital Hispánica [23, 57] Biblioteca Nacional de España (flickr.com) [35, 41, 49, 65, 79, 95, 107, 109, 121] Imaxe facilitada por Xurxo Souto [95] Imaxes facilitadas por Rosa García-Orellán [114, 116, 120] Imaxes facilitadas por Xosé Lois Vilar Pedreira [23, 25, 28, 29, 30, 33, 34, 36, 38, 39, 49, 50] Penn Provenance Project (flickr.com) [71] Xosé Miguel Castro - Olo de Vidro [137, 138, 139, 140, 141, 143, 144, 145]
--------	--

©Dos respectivos autores/as

©Asociación de Escritoras e Escritores en Lingua Galega

Decembro de 2013

Agradecementos: Xosé Carlos López Bernárdez e Novagalicia Banco

Esta edición contou co patrocinio da Deputación Provincial de Lugo

Calquera forma de reprodución, distribución, comunicación pública ou transformación desta obra só pode ser realizada coa autorización dos/as titulares, agás excepción prevista pola lei. Dirixase a CEDRO se necesita fotocopiar ou escanear algún fragmento desta obra: www.conlicencia.com, 91 702 19 70 / 93 272 04 47.

Actas da VI Xornada de Literatura de Tradición Oral

Historias, mitos e monstros do Mar de Galicia



Urbano Lugrís *Galicia* (1953)
Óleo sobre táboa, 268'8 x 180 cm c/ude (díptico) *Colección Novagalicia Banco*

Urbano Lugrís *Anticuário do porto* (1946)
Óleo sobre táboa, 80 x 101 cm. Colección Novagalicia Banco



Por sexto ano consecutivo arribaron a Lugo as *Xornadas de Literatura de Tradición Oral*, unha feliz singradura que nos propón cada outono, ano tras ano desde 2008, a Sección de Literatura de Tradición Oral da Asociación de Escritoras e Escritores en Lingua Galega (AELG) en colaboración coa Asociación Socio-Pedagóxica Galega (AS-PG).

As Xornadas de Literatura de Tradición Oral teñen ben gañado, transcorridos seis anos desde a botadura, seren consideradas un faro de referencia para as persoas estudosas da nosa cultura popular e, en especial, para aquelas especialidades ou manifestacións que teñen na oralidade e na memoria, individual e colectiva, as súas esencias. A día de hoxe ninguén dubida de que van deixando tras de si un ronsel de escumosa esperanza, tanto para o futuro da nosa literatura de tradición oral como para o necesario agromar da nosa identidade colectiva.

Nesta ocasión o tema abordado foi *Historias, mitos e monstros do mar de Galicia*, un ambicioso propósito que ao longo da xornada nos conduciu con rumbo certo por derrotas imprescindibles para recalar en bo porto. Navegamos grazas aos talasónimos polos nomes do noso mar, e seguimos a pista de numerosos naufraxios que aconteceron nas nosas costas, dando conta de crebas e rapinas. Embarcamos e fixemos marea no Gran Sol, augas descubertas e nomeadas polos mariñeiros galegos, e mesmo nos achegamos a Terranova, a bordo da nosa flota bacallaeira, a máis grande do mundo. Coñecemos as duras condicións de traballo dos nosos mariñeiros, compartimos as ausencias e a súa enorme e complexa casuística coas mulleres, fillos e familiares de xentes que fan do medo un sentimento inútil.

E entremedias dos relatos que testemuñan, gota a gota, a nosa relación co mar, vogaron lendas, contos, anécdotas, cancións, coplas, refráns, ditos ou sucedidos que constitúen, peza a peza, tesela a tesela, o inmenso e fermoso mosaico da nosa memoria do mar. Quedou probado que somos un país salgado, un centro do océano, unha presa de terra varada na *fisterra* do mundo.

Celebramos que edición a edición aumente o número de participantes nestas xornadas, especialmente por parte dos profesionais do ensino e da xestión cultural, o que constitúe unha proba máis, se cadra a máis importante, de que cada vez son de máis interese os temas que se propoñen e tratan neste foro.

No meu nome e no do vicepresidente primeiro desta institución, Antonio Veiga, anterior responsable da Área de Cultura e Turismo da Deputación de Lugo, felicito tanto os organizadores desta edición como os intervenientes, que nos amosaron a través dos seus relatorios e participación nas mesas de debate que temos a fortuna de vivir e traballar nun país que sente o pulso do mar, que investiga e divulga o que con moito esforzo e capacidade son quen de descubrírnos.

A todos e todas os meus parabéns e agradecemento pois, grazas ao seu entusiasmo, os galegos e galegas somos cada vez máis sabios e máis sensibles e, así, máis libres.

Mario Outeiro Iglesias
Deputado delegado da Área de Cultura e Turismo
da Deputación Provincial de Lugo





Chega a porto un número monográfico máis de *Escrita Contemporánea*, coas actas da VI Xornada da man da Sección de Literatura de Tradición Oral da AELG e de Antonio Reigosa e mais Isidro Novo, responsábeis da organización do encontro *Historias, mitos e monstros do mar da Galiza* grazas ao patrocinio da Área de Cultura e Turismo da Vicepresidencia primeira da Deputación Provincial de Lugo.

O mar na cultura galega é unha das pedras basilares na construción do ser colectivo nas súas múltiples formas de expresión.

Como pobo do mar que somos, como cultura atlántica que somos, moitos dos nosos mitos fundadores teñen o mar como alicerce e cerna: este é o motivo de vos convocar arredor deste tema.

O mar e a súa condición de infinito, de dimensión abisal, de intanxíbel, todo o transforma aos nosos ollos, que mente a realidade aos nosos sentidos. Sobre a tona do mar pódense ollar países, segredos no lonxincuo, onde Cunqueiro di «estaría eu todas as mañás na torre de Breogán onde din a Coruña, intentando ver pousada sobre as ondas atlánticas, a verde esmeralda que chaman Irlanda.»

Cultura atlántica tamén a da Irlanda, onde polo mar chegan os deuses e polo mar vaise ao alén.

O encantador Merlín chámase Morixenos: nacido do mar. O mar é a imaxe da vida e tamén da morte. Santos e virxes na nosa cultura veñen polo mar en barca de pedra, veñen do alén cando son lanzados ás nosas praias coma se de crebas se tratase, cando o temporal no mar rende os seus froitos.

Na tona do mar ou no fondo do mar mestúranse lendas construídas de todas as culturas, mestúranse todos os tempos da historia. Cunqueiro dinos que nunha súa lectura do século XV le a viaxe de Alexandre Magno ao fondo do mar, vestido de vermello e ouro despois de aprender da mao do mago Keotes a linguaxe das sereas, pois no fondo do mar tería conversa con elas e coas cegoñas da espadana de cidade asolagada. Fálanos da illa de Abalón que é illa da cor da laranxa, onde sempre é maio.

O tempo da lenda non existe como medida de reloxo. Todo existe no intemporal, no sen tempo. O tempo da lenda non é o humano tempo deste mundo. Hai anos, no Galeusca de Lekeitio, Euskadi, reflexionaba eu en alto con cataláns e vascos o que significaba escribir sobre o mar para un galego. Un veciño do Mediterráneo pode supor como horizonte certo a oreila de enfronte, sentir a presenza de cidades, sentir que habita a ribeira dun mar transitado de homes, inzado de países e terras que poboan o mar e as súas illas. Mais para un galego que ten por veciño

o mar, dende un cantil escoita o seu bruar terríbel ou sente baixo os seus pés o leve canto da area ao ser pisada; olla cómo fronte a el se abren conceptos infinitos, palabras que nomean o absoluto: vida, morte, baleiro, infinito, eternidade, fin da terra, a soidade absoluta, o confín, o alén de nós, o sen límite...

Polo mar, para os galegos, de sempre veu o pan e tamén veu a morte; da súa forza enxendrada da riqueza e da dor sabe cando o mar non ten por amigo ao home.

Non é sen porqué que o galego lle deu nomes ás súas pedras e praias cando o mar é veciño de porta e amigo, cando é interior e para nós é coma horta ou eido que sachar e sementar, ou é o mar de fóra cando leva os homes e os barcos, cando parten para alén, quizais para non regresar. O noso mar é enxendrador tamén do descoñecido. Así, démoslle nome humano ao non humano ou ao máis que humano, démoslle visibilidade ao invisíbel; moitos son os rostros que lle puxemos ao descoñecido.

Somos a terra do solpor, enxendrada dun outro mar de fábulas e lendas, de mitos e monstros.

Relendo a Don Ramon Otero Pedrayo no seu *Ensaio Histórico sobre a cultura galega*, que vos recomendo ler, ao analizar o noso fondo étnico, ollei como falaba nos mesmos termos que eu falara en Lekeitio, fala da «tibia respiración do Mediterráneo» que acompañaba o rumbo dos argonautas ou das viaxes de Pitágoras ou Platón e fala do relixioso horror que sentían as lexións romanas de Décimo Xunio Bruto ao chegaren ás nosas praias douradas, onde as amplas ondas viñan morrer, onde o noso mar tragaba o sol e, sobre de todo, as inexplicábeis marés. Sentiron o terror que sentiu Alexandre Magno cando ao baixar polo río Indo chega a un mar con marés para eles máis aterradoras que os monstros que emerxían do mar.

Diante do descoñecido os galegos construímos mitos e lendas. Lembrando a Cunqueiro, no outono son os temporais do oeste e as ondas baten nos cantís; en novembro, que é o mes do regreso ao fogar, as Pléiades saen vespertinas. Entón as sereas agardan polo home e dinlle cancións que avivan nas súas saudades o desexo de sentar na casa ao amor do lume.

Cesáreo Sánchez Iglesias
Presidente da Asociación de Escritoras e Escritores en Lingua Galega





Desde o punto de vista xeográfico Galicia é un Cabo do Mundo, un *Finisterrae*, o derradeiro paso antes de entrar nas tebras do País do Máis Alá, o Mundo dos Mortos e, ao tempo, o dos Benaventurados, pois tamén, por razón desa mesma posición xeográfica, somos porto de partida —como nos amosaron Santo Amaro ou San Brandán— para a procura dun Paraíso posible.

Desde a foz do Eo ata a desembocadura do Miño Galicia é mar, lindeiro húmido dun océano inmenso e poderoso ategado de peixes pero tamén, ao dicir dalgúns, de monstros e doutros perigos; sementeira de misteriosas criaturas que ao tempo que nos atemorizan sempre nos fascinan.

Neste noso océano quere a lenda *pseudopopular* que interviñese nos días da creación o deus cristián e que, ao pousar as súas mans xigantescas sobre o limo fundacional, debuxase as grandes rías galegas. Despois, cando conseguiu espelir a lama apegada aos dedos, formou baluguíñas de barro que se transformaron nas illas todas do mar galego: as reais —Cíes, Sálvora, Ons, Coelleira...— e as outras, as que só poden ser soñadas, entre as que están a Illa Balea, a Illa do Paraíso, e unha inmensa illa asolagada que foi noutroa o continente chamado Atlántida.

O noso mar é a morada de sereas e de homes mariños, de cidades e barcos misteriosos, pero tamén é un camiño de ida e volta polo que transitaron e aínda transitan homes e mulleres de carne e óso. Un ronsel de emigrantes, mariñeiros, aventureiros, heroes anónimos na maior parte dos casos, engaiolados por ese horizonte que se esvaece cada solpor e que renace cada amencer coma un milagre.

Moitos e moitas dos que marcharon e volveron trouxeron o corpo magoado polas penurias, pero a cabeza ategada de historias, moitas tan increíbles que abanan os nosos oídos de emoción. E os que, por desgraza, nunca regresaron por mor de naufraxios ou apreixamentos de incertos monstros, deixaron para sempre poboada a nosa memoria colectiva de fantasmas e misterios. A nosa memoria do mar é unha ferida salferida, a partes iguais, de salitre e saudade. Aínda así, galegos e galegas somos, a pesar de todo, mar. Amamos o mar, tememos o mar pero, ineludiblemente, emanamos sabor a mar.

Nesta VI Xornada de Literatura de Tradición Oral, que organizamos en colaboración Asociación Socio-Pedagóxica Galega (AS-PG), navegamos pola memoria e polas historias do mar. Desamarramos para percorrer praias mergulladas, onde aboian as cidades asolagadas, e seguimos rumbo ata os confíns do Gran Sol, o *Grande Sole*, ou Terranova, ou ata os cons máis afastados que sexamos quen de imaxinar.

Baixo o título *Historias, mitos e monstros do mar de Galicia*, os investigadores e especialistas que convocamos debullaron diferentes aspectos históricos, literarios e culturais derivados da longa relación dos galegos e galegas co mar. A talasonimia, os naufraxios, as grandes aventuras e travesías, a historia da nosa flota bacallaeira, inspiraron cancións, contos, lendas, fabricaron seres, enredaron fantasías...

Desde a Sección de Literatura de Tradición Oral da Asociación de Escritoras e Escritores en Lingua Galega non nos queda máis que agradecer aos relatores a súa contribución para que esta edición resultase tan satisfactoria. Foi unha honra poder gozar das magníficas intervencións de Xosé Lois Vilar Pedreira, Hixinio X. Puentes Novo, Xurxo Souto e Rosa García-Orellán, todos eles especialistas recoñecidos neste campo. Tanto nos relatorios como nas mesas redondas *A memoria naufragada* e *Andar o mar. As pegadas do salitre*, tivemos a oportunidade de coñecer moitas facetas, os mil rumbos que o mar nos ofrece. Unha singradura que rematou nesta ocasión coas palabras sabias e sentidas do mariñeiro-poeta Xosé Iglesias, quen co seu recital *Transfusión oceánica* trouxo un refacho de frescor ata o *porto* murado de Lugo, unha aura de palabras salgadas.

Agradecemos, así mesmo, o patrocinio da Área de Cultura e Turismo da Deputación de Lugo na persoa do deputado delegado desta área, Mario Outeiro.

Estas actas son o resultado de moitos esforzos, especialmente o que con total entrega e entusiasmo, con gran solvencia profesional, fan os compañeiros e compañeiras da oficina técnica da AELG e de Ollo de Vidro, que se encargan de todo o que fai posible que esta publicación chegue a existir. Por último, grazas aos compañeiros e compañeiras do Consello Directivo da AELG polo apoio sempre dispensado.

Agardamos que estas actas sexan do seu interese.

Isidro Novo e Antonio Reigosa
Coordinadores da VI Xornada de Literatura Oral





Programa

VI Xornada Literatura de Tradición Oral
Historias, mitos e monstros do Mar de Galicia
Lugo, 9 de novembro de 2013

Aceite, madeira e boinas. Talasonimia dos naufraxios no mar dos galegos
(conferencia)
Xosé Lois Vilar Pedreira

Naufraxios literarios e reais (conferencia)
Hixinio Puentes

A memoria naufragada (mesa redonda)
Xosé Lois Vilar Pedreira e Hixinio Puentes
Moderador
Antonio Reigosa

O acordeón de Antuerpe. Xeografía xeral do Mar de Galiza (conferencia)
Xurxo Souto

Imaxinarios da flota bacalladeira nos grandes Bancos de Terranova (conferencia)
Rosa García-Orellán

Andar o mar. As pegadas do salitre (mesa redonda)
Xurxo Souto e Rosa García-Orellán
Moderador
Isidro Novo

Transfusión Oceánica (recital poético)
Xosé Iglesias



Aceite, madeira e boinas. Talasonimia dos naufraxios do mar dos galegos

Xosé Lois Vilar Pedreira

O 24 de xaneiro de 1931, ás tres e media da madrugada, saíron dous vaporíños de pesca, o *Rosita* e o *ABC*, propiedade dos armadores Alfonso Castiñeira e Pedro Sanguas. Formaban parella e andaban á pescada e á carioca. Saíron de Bouzas cara ao sur. Primeiro saíu o *ABC* e detrás o compañeiro *Rosita*. Bo mar e algo de fumazo que á altura de Silleiro xa era neboeiro basto. Ás cinco e dez os homes do *Rosita* sentiron soar unha sirena que se desesperaba á altura do Lobo, as pedras máis setentrionais de Silleiro. No sur do Lobo xa estaba preso o *ABC*. Ó lugar chegou o patrón e armador Policarpo Vilar, o *Caringa*, gobernando o barco homónimo que botou á auga a chalana pero non puideron facer ren. Homes e barco desapareceron logo dunha grande labarada. O xornalista de *El Pueblo Gallego* preguntoulle ó *Caringa* se non vira restos do naufraxio no lugar; a resposta foi que moi poucos. Aboiaban algunhas boinas e unhas madeiras. Do sitio onde varou o *ABC* fluía como unha mancha de aceite que desapareceu moi pronto.

Dende o 24 de xaneiro de 1931 na costa galega temos un talasónimo máis e oito mariñeiros menos.

O 11 de outubro de 1958 bateu, no mesmo lugar, e afundiuse o *Cabo Villano* de Baiona, morreron tres dos cinco mariñeiros que ían a bordo.

Navis é a palabra latina que denomina a embarcación, e co verbo *frangere* (romper, partir, escachar) compón *navifragare* sincopado en *naufragare*. O barco rompeu, tamén, foi ó fondo.

Nos parágrafos anteriores ficou xustificada a primeira parte do título. A segunda parte centra o tema deste relatorio, os nomes do mar en Galicia que teñen relación con naufraxios. Para tratar talasonimia e naufraxios ímonos achegando devagar e sen fonduras pasando polas causas dos naufraxios, ollando cales son as variadísimas fontes para achegarnos a este mundo,

comezando de xeito radical pola prehistoria recente e tratando de contactar coas primeiras navegacións polas nosas costas, e supoñendo que se hai navegación hai naufraxios.

Antes de achegármonos ós talasónimos naufraxísticos botarémoslle un ollo ós "produtos" dos naufraxios, múltiples e moi variados. Practicamente só queremos citalos aínda que demorem nos, pero desexamos que o tratamento deste tema sexa radical, transversal, didáctico. Finalmente escavicharemos abondo na toponimia marítima galega, e de xeito especial naqueles topónimos nados dun accidente.

As causas dos naufraxios

Son moitos e moi variados os motivos que provocan o accidente que leva ó naufraxio. Hai que considerar que nun medio inestable como a tona do mar pola que se moven os distintos tipos de embarcacións participan moitos factores: as persoas que levan ou van na embarcación, a variabilidade do medio, a propia embarcación, a situación meteorolóxica, a densidade de barcos ou barquiños ou lanchas ou lanchiñas. A maior densidade, maior probabilidade de colisión. Esta maior concentración dáse nos portos, na entrada ós portos e nos caladoiros, onde se poden producir topadas, embarres, golpes de mar (Ventoso, páxs. 15, 16). O número de naufraxios é proporcional á frecuencia da navegación.

Citamos as persoas. Estas teñen descoidos, cometen imprudencias e incluso hai o caso curioso do intento de encubrimento dun asasinato en Mugardos no ano 1938¹.

As persoas van en embarcacións de moi distinta eslora, calado, tonelaxe, xeito de propulsión, potencia dos motores —ás veces escasa—, idade, estado de conservación, etc. Hixinio Puentes (2003: 13) lémbra-nos o difícil da navegación a vela nunha zona onde son frecuentes os temporais.

Ó longo dos libros de naufraxios, da consulta xornalística e doutro tipo de documentos ábrese unha vez e outra vías de auga nos barcos de madeira, rompe o eixo de cola, vira a lancha de vela cunha fogada de vento. Xa o di Anxo Angueira (2012: 271):

E onde hai mar hai afogados. Viñan do seu traballo da conserva en Cespón. Ou a conserveira igual era da banda de Boiro. Non sei... Mira ti que travesía! Non tiñan máis que pasaren a punta de Neixón e deixárense ir co sur, que era sur de marzo, sen faceren virada nin cambio ningún na relinga. Viñan homes e mulleres da conserva e á lancha chegoulle a carga. Non pasaron da punta do Neixón. A vela sen rises, un refaño que entra como o demo, o patrón que non lle quita peso ó temón arribando, a carga da xente que escora a lancha... E mira ti! Morreno dous irmáns! Vicente e Alfonso Triñáns Esperante. Un tiña dezaioito anos e outro vinte e un. Malpocados!

Nesta mesma magnífica obra literaria, *Iria*, o Angueira de Manselle cita un naufraxio motivado por unha faísca que prendeu nos foguetes da romaría viquinga de Catoira (páx. 234); ou en:

¹ Puentes (2003: 59, 60). «O 28 de novembro de 1934 apareceu abandonado un balandro a carón do peirao de Mugardos. O día anterior o seu propietario, un veciño do Seixo chamado Pedro Cupeiro Rodríguez, máis coñecido por José Carpenté, saíra pescar e non se volveu a ver. A bordo do balandro había manchas de sangue e no primeiro momento no se sabía se se trataría dun suicidio ou ben dun asasinato e que logo fora o corpo botado ó mar. Non tardou en esclarecerse o misterio. A vítima, de cincuenta anos, fora asasinada pola súa dona María López, de 52 anos, debido a desavinzas familiares, axudada polo seu fillo Manuel, de 21 anos. Esconderon o cadáver baixo dunha cama e chegada a noite metérono nun saco, posiblemente despedazado. O fillo cargouno ó lombo e embarcouno no balandro. Afastouse de terra por Cabo Leiras e afundiou o balandro co saco amarrado á áncora. O fillo confesouse autor do crime, pero ingresou no cárcere na compañía da súa nai.»

Homes, barcos. Falemos agora das causas meteorolóxicas, que cobren con néboa os referentes visuais ou abanean a superficie do mar converténdoo nun medio altamente inestable; o vento, sobre todo para a navegación a vela, é un factor desestabilizante, e para a fachada atlántica é o Ventoso Mariño (2003: 15) quen nos indica que a predominancia dos temporais de sur-suroeste coa costa a sotavento converte esta parte do mundo nun lugar máis perigoso para transitar.

[illegible]

Por pouco que miremos unha carta náutica é evidente a dificultade para entrar en Corrubedo, en Aguiño ou en Ribeira, cun espectáculo visual impresionante formado por Rúa, Vionta, Sálvora, Os Covos, O Rinchador, A Morosa...

Ó norte, en Covas, no Cabo Prioro —que non Prior— o mundo resístese a desaparecer encabalgado con estes cairos afiados nos Cabalos. Exemplos hai por toda a costa que a fan complicada para a navegación, e dominar esta arte na pesca tradicional supón acumulación de coñecementos, práctica, precaución e habelencia persoal.

A terra firme pode rematar coma un cantil ou de xeito pedregoso pero máis suave, ou bicárense mar e terra de maneira fraternal, marital, en extensos areais con grandes acumulacións que modernamente se nos dá por chamarmos ‘dunas’, que trouxemos do neerlandés *duin*. Pois ben, as distintas recolleitas toponímicas da franxa costeira apréndennos que nunca ninguén nesta terra así chamou a tal realidade orográfica. A recollida efectuada por enquisa oral, móbil sempre que se pode, revela unha riquísima variedade diatópica de sinónimos areentos, uns vivos na fala, outros vivos na toponimia. Os primeiros citarémolos en minúscula e os segundos en maiúscula. Imos facer un repaso lixeiro, xa que este tema será o cerne dun artigo cando rematemos o baleirado documental de mapas topográficos, fotografías aéreas, cartas náuticas e a visita a toda a costa galega:

- Comezando polo sur, na fregresía de Salcidos (A Guarda), ao pé do Miño, hai O Tombo de Area.
- En Baiona e Nigrán son os *moutillóns*, polos que se botaba a rebolos a xente miúda. Nos moutillóns de Lourido tamén apareceron cinco corpos quentes mortos no 36. Tamén en Panxón, entre o areal da Cansadoura e O Rego de Carreiro está A Punta do Moutillón.



Os *Moutillóns* ou *Fenales de Panxón* (O Val Miñor) no primeiro terzo do século XX

- Pero en Panxón tamén lle chaman os *females* debido ó tipo de herba fina que neles nacía.
- Sen embargo, o areal que hai entre O Castro e A Bouzavella é A *Madorra* –a que Domingo Villar chamou A Praia dos Afogados.
- No sur da ría de Vigo, ó norte de Samil, está O *Tombo* do Gato, e na Illa do Faro das Sías O Tombo.
- Vemos nalgunha foto aérea de Bouzas *La Madornilla*, que non é máis que A Madorniña, unha *madorra* pequeniña.
- Enfronte, no concello de Cangas, informados por Iván Sestai, hai A *Barronca* Grande, A Barronca Pequena e o conxunto son As Barronqueiras.
- Algo nos falou Iván de *Os Ballotes* como sinónimo areento, que tamén coñecemos no Carril de Vilagarcía, pero que temos que comprobar.
- Na Lanzada chámanlle os *medóns*, non sei se toponimizado como no Peniche portugués: O Medão Grande.
- En Aguiño son *modorróns*.
- Na zona de Corrubedo temos montes de area os grandes e *monteiras* para as máis pequenas. Pero case non dubidamos que aquí a colleita ha ser maior.
- No Son, polo menos dende A Ornanda ata Lariño, hai A *Amalloeira* na propia Ornanda e A Malloeira Grande na Lagoa de Xerfas (Muros).
- Noutra lagoa, na da Birbiricheira, os mozos da Confraría de Lira (VV. AA., 2008; 16) recolleron Os *Motroncos* para a barra de area que separa Nova York de Vadebois. Ben, Atlántico polo medio.



Os montes de area da barra que separa a lagoa da Birbiricheira do mar aquí son Os *Motroncos* (Caldebarcos, Carnota). Fonte: *Os nomes do noso mar*. Publicación da Confraría de Lira

- Neste concello de Carnota aínda son *malloeiras* en Lariño.
- No Sardiñeiro de Fisterra, *monteiróns*.
- Temos o *Monte Branco* en Ponteceso e en máis lugares da xeografía nacional pero sen prospectar aínda.
- Agora si, en Covas (Ferrol), alí son *sabreiros* ou *terrellouzos*.
- E en Perillo *morouzos*, segundo nos dixo Xurxo Souto.

A pé feito deixamos atrás outras dúas causas de naufraxios. A primeira por motivos bélicos, aqueles acontecidos en contendas militares, en conflitos entre países. É moi soada a batalla de Rande, aquel día de outubro de 1702, co afundimento de moitos barcos; pero máis recentes, na primeira metade do século XX, son os afundimentos de barcos e submarinos durante as dúas guerras mundiais ou os acontecementos da guerra española do 36-39, na que poderíamos incluír os "accidentes" marítimos provocados pola represión franquista, pero que é un tema que agora non toca e que tratou extensamente Dionisio Pereira (2012) recentemente.

A outra causa non tratada, por delicada e non clara, son os naufraxios provocados. Ben dende o propio barco, ben por outras xentes dende terra.

Provocados pola tripulación, quizais por seren barcos vellos e para cobraren do seguro, a risco de perder a vida. Os Allegue (1998:209) non dubidan en atribuír ós capitáns gregos o afundimento de varios barcos fronte a Fisterra, son tallantes os autores falando de afundimentos no Carrumeiro Pequeno:

Todos griegos, provocados por sus capitanes:

1920 - Manoussis

1922 - Constantino Pateras

1935 - Mont Parnase

1938 - María Castanau

Descoñecemos os argumentos para faceren tal afirmación.

Canto aos naufraxios provocados dende terra, os mesmos autores tamén o teñen moi claro (mantemos puntuación e topónimos a pesar de non estarmos de acordo totalmente):

La leyenda, nos habla de una perfecta organización de raqueros que actuaban en esta costa. Una banda lo hacía desde Cabo Laxe hasta el Cabo Finisterre, con guaridas en los montes: Castelo y Gurita, con un refugio en "A Cova dos Encantiños".

El otro grupo lo hacía desde Finisterre hasta Corrubedo, con los montes del Pindo y Barbanza como guaridas y con un refugio en "A Cova do Fonterrón" en Porto do Son.

Controlando estos, los barcos que venían del sur, y los otros los que bajaban del norte. (páxs. 207-208)

Os autores insisten dende o principio da presentación (páx. 11) na realidade desta lenda nos *finisterrae* británicos, franceses e galegos. Para Galicia indican os farois colocados nos cornos das vacas, a existencia de refuxios nos que se gorecían os raqueiros e gardaban os produtos dos naufraxios, a existencia de campás e luces na costa para enganar as tripulacións e faceren naufragar os barcos, e os raqueiros cortando os cabos que os desesperados náufraos largaban a terra. Citan a desaparición de tripulacións enteiras, coñecen nomes e apelidos de comerciantes da zona que negociaban co botín dos naufraxios provocados, ollaron os farois provocadores.

Saben de cofres, moedas e armas transportados polos barcos, dos que se tiña noticia a través dunha rede de persoas conectada co parlamento británico (páx. 93).

Na mesma liña, Patricio Cortizo (2004:11) pronúnciase sobre a lenda negra galega baseándose no afundimento de seis buques na Costa da Morte entre 1830 e 1893, todos de nacionalidade británica, e convencido da participación estranxeira no afundimento de dous deles como reflicte a prensa galega da época. Fala de dedos arrincados dos cadáveres para tirarlles os aneis, de tripulacións desaparecidas, corte de cabos, arcas con moedas de ouro (o *Serpent*)... Este tema dos raqueiros xa ten obra producida en cómic polos irmáns Trigo (2010): *O Burato do Inferno*. Coidamos que é un tema que merece unha investigación a fondo, combinando prensa, memoria oral, arquivos galegos e estranxeiros, e publicar a verdade aínda que poida doer.



Arqueoloxía da navegación. Os primeiros naufraxios

Se hai navegación hai naufraxios. Ou para haber naufraxios ten que haber barcos navegantes. O problema que temos é o de establecer cales foron os primeiros barcos que circularon polas augas galegas. As fontes informativas poderían ser directas se aparecesen os propios barcos, fisicamente, ou representacións gráficas ou referencias escritas claras, mesmo referencias que poderían ser indirectas de se detectar a presenza no rexistro arqueolóxico de materiais foráneos, susceptibles de chegaren por vía marítima.

Do tema da navegación prehistórica xa se preocupou nos anos 70 Fernando Alonso Romero coa construción e práctica de mar dunha lancha de coiro. Recentemente Costas Goberna e De la Peña Santos (2011) trataron o tema máis a fondo a raíz do estudo do petróglifo do Río de Vilar (Pedornes, Oia).



Reproducción, feita por Manolo Ledo, do petróglifo do Río de Vilar (Pedornes, Oia)

Nos montes da Serra da Groba, no concello de Oia, coñecemos as únicas catro embarcacións representadas como petróglifos. Unha preto da Regueira de Chan de Lovado (Mougás, Oia) e as outras tres no Río de Vilar, todas elas nun contorno fecundo en arte rupestre galaica. Sobre todas destaca a superficie situada no lugar de Figueiredo, no propio Río de Vilar, unha superficie emprazada na mesma beira do río de xeito que se consegue unha teatralidade total, é unha escolla ideal: unha rocha granítica inclinada ó oeste sobre a que aparecen gravados máis de vinte cérvidos empregando a técnica do baleirado do corpo no canto de gravar só o seu contorno ou de gravalos de xeito ultraesquemático –como no caso dos Morouzos, uns metros ó leste deste petróglifo. Ademais, xunto con algúns individuos da Chan do Rei (Marzán, O Rosal), son os cérvidos de máis calidade de Galicia, pola consecución de volume, polo requintado detalle das liñas, pola consecución do dinamismo en distintas posición de salto. E ó pé dos animais, a representación moi clara dunha embarcación de considerables dimensións, cunha lonxitude máxima de proa a popa de 155 cm e 95 cm de altura do mastro.



Petróglifo do Pinal do Rei (Marzán, O Rosal) situado ó pé dun labirinto. Na parte inferior deste calco de Manolo Ledo están os máis exquisitos cérvidos da arte rupestre galaica

O núcleo central da arte rupestre galaica está datado na transición do III ó II milenio a.C., con todos os problemas que comporta a cronoloxía deste tipo de xacementos. Unha vez descuberta esta superficie nos anos 90 hai que tentar datar o achado. A isto dedicou Javier Costas Goberna miles de horas e miles de quilómetros polo norte de Europa, pero sobre todo polo Mediterráneo oriental. As súas conclusións, considerando o problema do esquematismo destas figuras, son as seguintes:

- Entre o III e o II milenio a.C. só no Mediterráneo oriental existían os pobos coa tecnoloxía naval axeitada para crear este tipo de naves. A existencia de embarcacións é coñecida por pinturas, terracotas, gravados, pecios e mesmo pola conservación física de barcos orixinais, incluso do III milenio a.C.
- Hai barcos así en Exipto, Fenicia e nas illas do Exeo durante o III e o II milenio a. C.

- O barco do Río de Vilar ten o casco curvo prolongado a popa e a proa, a vela desmontable, ben indicados o mastro e os cabos, e liñas paralelas no centro que ben poderían ser os bancos dos remeiros.
- Polo tanto estamos perante a representación dunha embarcación de filiación mediterránea das que moi ben puideron navegar polas nosas costas no III e/ou no II milenio a.C., movida pola forza humana e polo aproveitamento do vento. Vela e remos como motores do comercio.

Falla no noso país a conciencia clara de querermos construír a nosa historia e a nosa prehistoria recente, que levaría a proxectos multidisciplinares de pescuda dos posibles xacementos coetáneos ó barco de Pedornes. Aí non imos entrar agora.

Canto ás referencias indirectas a materiais da transición III-II milenio, polo momento os datos apuntan aquí máis ó último terzo do II milenio —con moita máis presenza material— e, sobre todo no norte de Portugal, aos comezos do I milenio —tanto por materiais como por xacementos.

A referencia escrita máis antiga ficou ben estudada pola recente tese de doutoramento lida por Bernárdez Vilar (2013) sobre a *Ora marítima* de Rufio Festo Avieno, a narración escrita logo do 372 d.C. sobre datos dunha viaxe polas nosas costas sobre o 580 a.C. Unha derrota detallada en descrições e en toponimia dende as ribeiras atlánticas até *Massilia*, hoxe Marsella. Non vale este texto para axudar na datación das navegacións máis antigas pola nosa costa, pero é o documento escrito máis antigo que conservamos.

Temos que concluír que, se as embarcacións representadas nos petróglifos de Oia son coetáneas do groso da arte rupestre galaica, hai uns 4.000 anos, daquela xa hai catro milenios que había navegación e, por tanto, naufraxios.

Non podemos non contar que o barco de Pedornes está mutilado no centro, privándonos de parte de información. A mutilación tamén está documentada no periódico guardés *La Voz del Tecla* no 1914, no número 156:

Pedornes, Un tesoro.— Bien informados podemos dar a la publicidad el siguiente sucedido: Corre de mano en mano de la gente crédula un libro llamado "El San Cipriano" en cuyas páginas puede el lector hallar indicaciones concretas de lugares donde se encuentran los tesoros que cualquier mortal puede meter en el bolsillo y darse al día siguiente pisto de gran señor. Pues bien un individuo de Oya, que a pié juntillas creyó el embuste del calumniado S. Cipriano, en la página dónde se afirmaba que de la parte de allá del río Vilar, y dentro de una roca, marcada con un barco y dos anclas se encontraba un valiosísimo tesoro capaz de hacer dichoso a cualquier miserable, llamó en su ayuda a otros más crédulos que él y provistos de barrenas, pólvora y otros utensilios de barrenar piedra y hacerla volar hecha pedazos, se fueron con la esperanza en el alma hacia la codiciada y misteriosa roca. Trabajaron con afán en barrenarla, llenaron de pólvora el agujero, pusieronle mecha, prendieron fuego, retirándose los esperanzados a prudente distancia, ¡fuego! gritó un cipriano... y cuando el humo se desvaneció y los ojos de los concurrentes



se clavaron en el fondo del peñasco desecho, triste se encontraron con la realidad de que habían pagado su pecado de mentecatos, pues el tesoro había volado y sus esperanzas quedaron burladas.

As fontes para o estudo dos naufraxios

Indicamos, case de xeito telegráfico, as fontes que usamos cando queremos recadar información do poliédrico mundo dos naufraxios:

Xornalísticas

As hemerotecas. Xornais de grande tiraxe e difusión xeográfica ampla e os periódicos locais. Tanto texto escrito como fotografías ou debuxos. É unha fonte indispensable na que se basean a maioría dos traballos sobre naufraxios levados a cabo en Galicia xa que, fallando a memoria das xentes veciñas, só fica a testemuña escrita da prensa.

Como traballo de arquivo é moi laborioso pescudar en miles de páxinas á procura da nova.

Os xornais empregábanse para recadar cartos para axudar os familiares das vítimas que durante gran parte da nosa historia careceron de cobertura social, máis cando era moi frecuente a existencia de familias numerosas e moitos fillos menores.

Tamén temos que contar coas revistas de ámbito estatal, nacional e local que poidan achegar luz sobre o tema, sen esquecer os libros de festas, as publicacións de asociacións culturais, de colexios e institutos, etc., ou o *Boletín de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos*, constituída no ano 1880, a *Revista General de Marina* e *La Vida Marítima*.

Arquivísticas

Como non hai un rexistro específico de naufraxios, os documentos nos que pode aparecer constancia escrita son de moi diversa índole, e depende tamén da ocorrencia e da imaxinación do investigador e do proceso normal dos traballos da pescuda, nos que unhas fontes van levando a outras.

Atópanse datos de naufraxios nos arquivos municipais, en arquivos privados, nos xulgados militares, nas axudantías de mariña, nas xuntas de obras de porto, nos libros de defunción civís e eclesiásticos, nas coleccións fotográficas ou na Lloyd's Register of Shipping. Tamén nos arquivos dos museos locais ou de tema marítimo.

A tradición oral

É unha fonte a ter moi en conta. Os datos achegados —cando é posible— hai que contrastalos, peneiralos. É unha fonte moi variada nas súas formas. Podemos recoller a memoria persoal de vítimas dos naufraxios ou de persoas que os presenciaron ou que socorreron os accidentados ou que só escoitaron contalo e manteñen, logo de décadas, a memoria do sucedido. A memoria colectiva.

Os naufraxios fican no saber popular en forma de anécdota, conto, cantiga, relato, romances de cego..., ou como *talasónimos*, tema que centrará unha parte importante do presente artigo.

Para recoller estes datos é imprescindible a enquisa oral e mesmo a visita ó lugar do suceso.

Publicacións

Nos últimos vinte anos medraron de xeito exponencial os libros sobre o mundo do mar —e de maneira específica sobre os naufraxios, por temas e por zonas costeiras. Aquí é obrigado citar a Lino J. Pazos, Hixinio Puentes Novo, os Allegue, Francisco Guerrero, Xosé Antonio Ventoso Mariño, Fernando Patricio Cortizo, Miguel San Claudio, Xabier Maceiras e, xa antes como pioneiros, Francisco de Ramón Ballesteros e José Baña Heim.

É preciso consultar aqueles libros que tratan o tema mariñeiro de xeito xeral para toda Galicia ou textos específicos sobre algunha zona ou porto (Ribeira, Corrubedo, Aguiño, Ferrol...) ou libros de memorias de mariñeiros, e tamén os libros de historia das vilas que son porto de mar.

O baleirado documental abrangue tamén a literatura que tratou o tema naufraxístico baseado en feitos reais ou en escenarios reais. Así o fixeron Manolo Rivas, Xosé María Lema, Domingo Villar, José Manuel e Ramón Trigo e, no ano 2012, Anxo Angueira coa novela polifónica *Iria*, sobre o mundo do mar da Arousa. É unha novela-documento de talasónimos, naufraxios, vocabulario mariñeiro, embarcacións, artes de pesca, a arte de velear... Dedicámoslle o Anexo I.

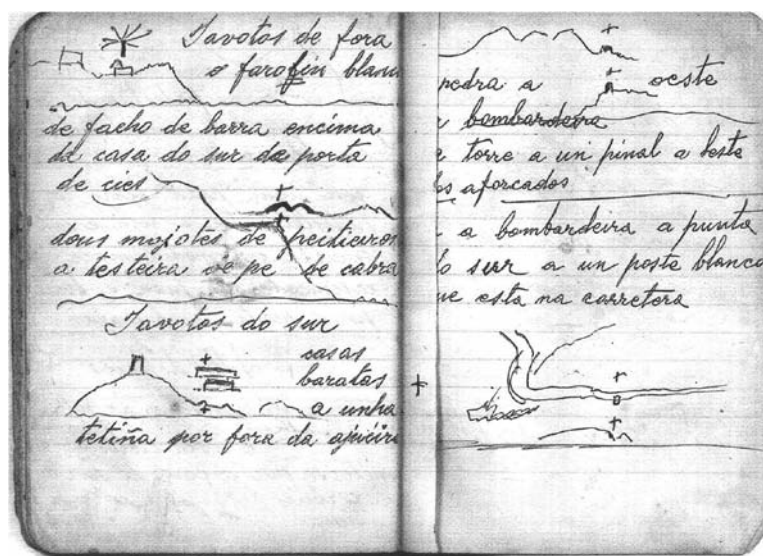
Internet

É unha ferramenta cunha importancia crecente e da que aforro explicar o uso.

Os cadernos de mariñeiros

É a tradición oral pasada a papel. Había e hai mariñeiros curiosos que deixaban escritas as marcas de pesca. Son cadernos escritos a man que indican o pesqueiro e as marcas para achegarse a el; incluso teñen cartas náuticas que sinalan os pecios, e isto débese ó problema que supoñen para o arrastre e a que un barco afundido é un bo criadeiro de peixe: por iso os mariñeiros o teñen marcado e indicado nos seus cadernos como un cabezo máis.

No intre da recollida de talasonimia no sur de Galicia conseguimos recuperar varios destes documentos no porto de Baiona: un deles, *O Caderno de marcas de Selegante*, que xa publicamos (Vilar, 2008) e ao que dedicamos un espazo nos anexos deste artigo. Non fomos pioneiros nisto: Joana Lopes Alves publicara en 1958 o *Roteiro de Pedras da Costa da Ericeira* do mariñeiro Firmino Francisco Santos, e no 1999 dous roteiros de Fernando Brites e de Francisco Brites na mesma costa.



Páxinas do caderno de marcas de Selegante

Os produtos dos naufraxios

Co título deste apartado non queremos referirnos só á mercancía, ó material caído do barco sinistrado, senón a todo aquilo "producido" polo naufraxio, non só dende o momento de acontecer a abordaxe, o afundimento, a varada..., senón xa antes cando se ventaba a posibilidade de que aconteza. Para evitalo, dende a bordo fanse os movementos precautorios gobernando o barco ou solicitando axuda coa sirena, polo radiotelégrafo ou acenando cos brazos. Dende o propio barco, se facemos caso da opinión dalgúns autores ou do saber popular, tense provocado o afundimento da embarcación. Os Allegue (1996: 207, 209) citan O Cemiterio dos Barcos Gregos, nos Carrumeiros, porque entre 1920 e 1938 alí bateron *Manoussis*, *Constantino Pateras*, *Mont Parnase* e o *María Castanau*, todos de nacionalidade grega, e non dubidan en asignarlle a autoría ós seus capitáns.

No remate de agosto de 1987 na Pedra que Bole, ó mediodía, 'colgouse' o *Antártico*, un día de calma chicha. As explicacións de Juan o Cabezalla de Baiona son que o barco era moi vello e días antes andaran por Baiona uns italianos preguntándolle ó fillo Manrique —daquela patrón maior da confraría— por uns baixos no mar de Baiona. Tamén nos dicía que atoparan unha carta náutica cunha cruz vermella pintada sobre o lugar no que bateu e varou o *Antártico*. Por Baiona contan que como o barco era italiano e aquel domingo xogaba o Real Madrid de baloncesto co Mobilgirgi de Varesse, a tripulación viña toda ela vendo o partido na televisión e despistáronse.

O movemento desencadeador pode vir dende terra, se é certa a lenda negra dos raqueiros galegos, ingleses e bretóns (Ferreiro 1880: 40), que provocarían os *naufregeurs*, o naufraxio, con falsas luces, co son de campás, con farois nos cornos das vacas ou en facheiros fincados na terra ou levados da man. Unha rede de provocadores, saqueadores, asasininos, vendedores...

Pedida ou non a axuda dende a embarcación accidentada, a resposta dos barcos que navegan próximos ou das poboacións da beira do mar é, decote, de extrema solidariedade, mesmo arriscando a propia vida —como narramos ó comezo do artigo no inútil intento de salvamento do *ABC* e, coma este, centos de casos nas nosas costas. Cando o 25 de decembro de 1929 o *Aslaug* se afundi no Poste do Norte dos Carallóns, na entrada do porto de Baiona, a pesar do temporal saíu o *Clotilde Fernández* co seu patrón Policarpo Vilar, que nada puido facer. No mesmo Poste bateu o 20 de febreiro de 1923 o *T. H. Skogland*, tamén noruegués. De Baiona, en gamelas, axudaron a salvar toda a tripulación os irmáns López Fernández, Vicente Cadilla, Selegante e Miguel Nogueira, todos eles premiados pola Sociedade Española de Salvamento de Náufragos, con xunta local en Baiona e lancha de salvamento gobernada por Belarmino Freire, que tamén foi premiado. Os premios eran en forma de trofeos, medallas, diplomas e cartos, xunto con acto público. Se entre os galardoados había autoridades militares o acto era moito máis solemne.

Cando a embarcación sinistrada era de moito porte axiña se mobilizaba a consignataria da compañía propietaria no porto máis achegado ó naufraxio; tamén a aseguradora e a propia casa armadora, para preocuparse pola vida de tripulantes e pasaxeiros, para salvar o buque e para rescatar toda a carga posible.

Cando en 1915 o *Highland Warrior* varou fronte á Illa de Santa Comba en Covas (Ferrol), polo leste do Prioiro —que levaba a bordo, entre outras cousas, 200.000 libras esterlinas en ouro (Patricio, 2004: 116) para os sobriños de Xosé Pastor—, pronto apareceron alí as autoridades e o buque *Camelle* da Sociedade de Salvamentos Marítimos da Coruña, que cargou as libras e 50 tripulantes rumbo ó seu porto base.

Citamos arriba a solidariedade mariñeira, pero tamén existían empresas de salvamento como esta da Coruña; ou cando varou o *Collingham* diante da Atravesada en Silleiro (Baredo, Baiona) acudiron o *Sirdare* e o *Belovar*, vapores da Sociedad de Pesca y Salvamento Neptuno, constituída en Vigo o 10 de xullo de 1905 «para dedicarse á la pesca con buques de vapor y a las artes denominadas Trawl ó Bou, al salvamento de buques náufragos y a la explotación de toda industria que se relacione con el libre y lícito comercio marítimo; girando en ésta plaza, bajo la razón social de Bravo y Balverde. Sociedad en Comandita.»

Aceleramos a enumeración dos movementos que produce un naufraxio e temos que incluír a recuperación dos vivos pero tamén dos mortos. Cando en xaneiro de 1930 un temporal botou en Sansón, na Cuncheira e na dos Frades (Baiona) varios cadáveres do *Aslaug* (25 de decembro de 1929), contaba o “Botones” vello cómo lle arreara un morto: foi que amarrou o cadáver dun mozo noruegués e co brazo inerte bateulle na cara.

O naufraxio ten provocado as queixas de aseguradoras, casas consignatarias, armadoras e incluso dos estados cando a sinalización marítima era insuficiente, caso do goberno inglés (*The Serpent, Monitor Captain*) ou alemán (*Palermo*).

Os naufraxios provocan a sorpresa e expectación dos veciños e dos medios de comunicación con reportaxes escritas e gráficas e colaborando na recollida de cartos para orfos e viúvas, en tempos de cobertura social nula por parte do estado. No regulamento da Asociación Benéfica de Marineros-Pescadores de Bayona «La Anunciada», o artigo 18 di: «Mientras el Montepío no se constituya, la Junta Directiva podrá acordar, en vista de los recursos de la Sociedad, los socorros conque pueda atenderse a enfermos, inútiles, ancianos, viudas y huérfanos.»

Cando o primeiro de abril de 1900 se afundiú a lancha pesqueira *La Regente*, de Baiona, o *Faro de Vigo* dedicoulle todos os días dese mes un fragmento da portada coas achegas de persoas, empresas e institucións para axuda de viúvas, orfos e anciáns. Unha muller ficara viúva con cinco fillos menores na casa, empregnada do sexto; á parte do home, morréralle o pai e un irmán: a miseria estaba servida.

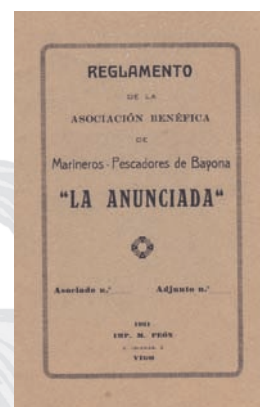
O 26 de xaneiro de 1886 foi ó fondo o falucho *San Francisco* de Mugardos (Puentes: 2003, 21) e morreron, por causa dun furacán, os seus dezanove homes; o diario *El Telegrama* abriu unha subscrición para recadar cartos para as familias necesitadas.

O primeiro de maio de 1921 os once sobreviventes do *Antoñita* pediron pola Coruña adiante, acompañados pola banda de música do Hospicio Provincial, para recadar cartos para as familias dos nove compañeiros finados ó estoupar a caldeira de vapor do barco á altura do Rañal, en Arteixo (Maceiras, 2013: 33).

Cando os barcos son irrecuperables, logo de baleiralrles a carga procédese á subhasta dos restos. Na entrada de Baiona afundiuse o *Cackeren* en maio de 1951, e as autoridades prohibiron —como prohibían sempre— ir roubar ó barco. Xente de Baredo baixaba con vexigas de porco para manter a respiración. O “Charlot”, canguero afincado en Baiona, chegou coa gamela cargada cunha cadea enorme polo que foi requirido polos carabineiros que agardaban no peirao. El contestoulles que a atopara aboiada no mar.



Acta de constitución da Sociedade de Pesca e Salvamento "Neptuno" (1905)



Antes de botarse de perda o barco son moitos os intentos de recuperación. No caso do *Trier*, que varou o 6 de xullo de 1902 no illote da Gaianda (Suevos, Arteixo), intentaron retiralo do berce pétreo con axuda de barcos con base na Coruña. Sendo estes insuficientes, chegou o día 13 o remolcador *Newa* dende Xibraltar; tamén insuficiente, o día 17 contratan o *Herakles*, de maior potencia, que non pode retirar o *Trier*, que sería poxado o 9 de setembro de 1906 e adxudicado a Xosé Teixeira de Ortigueira por 110.500 ptas. O lugar é coñecido como O Triel (Maceiras, 2012: 21). Durante os intentos de sacar o *Trier* do lugar de varada as autoridades, carabineiros neste caso, defendían barco e contido incluso a tiros, chegando a ferir cun só tiro a José Antonio Vázquez e ó rapaz Basilio Freire, tripulantes do *San Francisco* do porto de Caión, que non facían caso da prohibición de achegamento e atraque no barco alemán.

Hai varios casos de accidente das embarcacións que traballan no despezo, carga e transporte dos barcos naufragados. O 6 de agosto de 1944 aínda estaban tirando a ferralla do *Highland Warrior* (1915) diante da Illa de Santa Comba (Covas, Ferrol). Cargara ferralla o *Eugenia*, que foi ó fondo ás dez da noite camiño de Ferrol. Os tripulantes salváronse. O motivo foi unha vía de auga (Puentes, 2004, vol. II: 26).

Durante anos estiveron tirando a ferralla do *T. H. Skogland* afundido no Poste do Norte dos Carallóns (Baiona) en febreiro de 1923. No propio afundimento non morreu ninguén, pero o mesmo día virou unha gamela e morreu o mariñeiro Marciano Ruíz, salvándose Constante Naveira e José Barreiro. O 7 de decembro de 1923, preto de Donostia naufragou o veleiro *Celta* con ferro do *Skogland*. Morreron dous dos seis tripulantes, todos de Corme.

As desgrazas laterais do *Skogland* continuaban aínda no 1926 cando unha prancha de ferro caeu sobre o *Virgen del Carmen*, provocando catro feridos e dous falecidos, Francisco Lago Freire e José Blanco Lago, os seis de Lira (Carnota). Os restos deste barco foran adxudicados ó empresario vigués José Fernández Landín, que fretara o *Celta* e que era o propietario do ferro que estaba a cargar o *Virgen del Carmen*. Non lonxe deste pecio coñecemos o talasónimo O Landín, O de Landín, porque aí foi ó fondo unha embarcación que era ou traballaba para este desafortunado empresario. Hai poxas que é mellor perdela.

Un afundimento provoca un feixe de movementos ó seu redor. Hai persoas que sofren, padecen, morren, unhas que se arruinan e outras que se benefician, pouco ou moito, do suceso. Ben porque o vaian buscar ó barco, ben porque o material veña a terra. Manolo Rivas (1998, 2012, 26º ed.: 29, 30) literaturizaba sobre o afundimento do Palermo na Touza da Balea, fronte a Corrubedo:

Unha noite, noite de moita invernada, houbo un naufraxio. [...] O barco chamábase Palermo e ía cargado de acordeóns. Mil acordeóns embalados en madeira. A tempestade fundiu o barco e arrastrou o cargamento cara á costa. O mar, cos seus brazos de estibador entolecido, esnaquizou as caixas e foi levando os acordeóns para as praias. Toda a noite soaron os acordeóns con melodías, claro, máis ben tristes. [...] Pola mañá, os acordeóns xacían nos areais como cadáveres de instrumentos afogados. Todos resultaron inservibles. Todos menos un. [...]

Cando o tipógrafo Maroño rematou o relato, o pintor musitou: É moi boa esa historia. Escoiteina nunha taberna. Hai tascas que son universidades.

É un barco moi coñecido na zona pero que precisa un estudo e unha boa publicación, xa que os autores que citan o caso difiren en datas, carga, etc. Así, Allegue (1996: 262), Patricio (2004: 527), Ventoso (2003: 31; 35), Pazos (2007: 166), Sánchez (2011: 132). Mellor quedamos co relato de Manolo Rivas. Polo momento.

Construcións

Os naufraxios tamén producen construcións de moi variada tipoloxía. Unha simple placa de mármore no xardín de San Carlos da Coruña conmemora o afundimento do buque escola británico *The Serpent*, que saíra o 8 de novembro de 1890 de Plymouth coa proa cara a Serra Leoa. Xamais acolá arribou. A bordo ían 148 mariñeiros, 11 oficiais e máis suboficiais para relevar outros en África do Sur. Tamén unha boa carga de moedas de ouro para pagar militares británicos destinados en África. Marusia. O capitán Ross non deu conta do recado. Segundo os Allegue (1996: 77; 89) a rede de raqueiros galegos tiña novas dos contactos británicos que provocaron que *The Serpent* batese na Punta do Boi, que fecha polo sur o Areal de Trece. Salváronse só trece homes, morreron 172. No Porto do Trigo, por riba do Coído dos Lumes construíuse un cemiterio onde xa se soterraran as 38 vítimas mortais do *Irish Hull*, afundido sete anos atrás na Punta do Boi. Para consagrar a necrópole houbo tirapuxas entre os párrocos de Xaviña e o de Camariñas, xa que este non quería repartir a bendición a todos os mortos por igual, xa que había só 63 católicos. O acto realizouse o domingo 23 de novembro de 1890. Cousas veredes. Así, ó leste do lugar dos afundimentos do *The Serpent* e do *Irish Hull*, temos un topónimo novo: O Cemiterio dos Ingleses.

Canda os levantamentos de monumentos espirituais e conmemorativos como cruces, lápidas, monólitos, áncoras, placas ou cemiterios, tamén se constrúen, anovan e melloran os sistemas de sinalización marítima, moi deficientes durante o século XIX e parte do XX. Consonte a economía e o interese estatal o permiten vaise mellorando a iluminación da beira do mar con faros, fariños, balizas, sirenas que guíen xunto coa mellora das cartas náuticas e dos sistemas de navegación, hoxe no século XXI moi perfeccionados.

Na beira do mar prendéronse luces con lume, petróleo ou electricidade ó longo da historia: aí temos o faro romano da Coruña para guiar a navegación, para avisar da chegada de flotas inimigas e, segundo algúns, para provocar naufraxios.

Cando recollemos toponimia costeira tamén preguntamos polos nomes dos montes, xa que neles ficou a pegada dos sistemas de iluminación dende hai centos de anos. Aínda que non eléctricos nin de petróleo ou gas, si había un sistema de alarma perante a posible chegada de embarcacións inimigas meridionais e setentrionais: piratas turcos, normandos, ingleses... A costa estaba dividida en *trozos* e había cargos que tiñan que prover de homes para atender os postos de vixilancia, manter as construcións, prover de combustible, facer as gardas. O produto toponímico son montes e lugares achegados á costa que conservan os nomes *facho*, *garita* ou *gurita* e mesmo *grita*, *sentinela*, *vixía*, *vela*... Iván Sestai recolleu na costa occidental de Cangas O Facho de Donón, O Alto da Vixía e Suavela. Nós recollemos entre A Guarda e Nigrán varios altos chamados O Facho, un do pericoto de Santa Trega na Guarda, na fregresía de Oia, no Cabo Silleiro e O Facho de Brandariz en Mougás, por riba da Punta da Sentinela. A Sentinela tamén a temos en Baíña por riba da aldea de Fontes. Mapas e cartas náuticas antigas amósannos máis lugares costeiros con sinónimos vixilantes. O mesmo Padre Sarmiento na viaxe de 1745 indícanos en Mougás «Hai no alto garita» (Sarmiento 2001: 142).





Faro de Silleiro. Durante o século XX foise mellorando o sistema de sinalización marítima

Publicacións, conferencias

O naufraxio como suceso, como noticia, leva á súa publicación inmediata polo impacto que crea nas persoas, pola importancia económica e humana que supón a varada ou o afundimento dunha embarcación. Publicacións xornalísticas, reportaxes gráficas e, a partir da expansión da televisión, a noticia audiovisual. Hoxe en día non é preciso citar a cantidade de medios para a difusión deste tipo de acontecementos.

Foi nos anos 80, co texto de Baña Heim sobre a Costa da Morte, cando se abriu a vía dos libros de naufraxios, con textos monotemáticos que combinan diversas fontes de información, pero destacando o baleirado dos xornais e periódicos coetáneos. Como no apartado de fontes documentais xa tratamos este tema, escusamos redundar nel; alí tamén comentamos o papel literaria como fonte de información naufraxística, ao que temos que engadir os naufraxios como fonte de inspiración literaria:

- Fran Alonso (2010) "provocou" o naufraxio dun iate alemán en Mougás no seu texto *Voces da Groba, voces de Berlín* para achegarnos á Serra da Groba un náufrago xermano.
- Antón Riveiro Coello (2013) acaba de xuntar en *Acordes náufragos* varios relatos, fantásticos ou reais, cun fío condutor no amor e no naufraxio, un deles "A Canción de Sálvora" (publicado hai anos como texto independente), baseado no tráxico afundimento do *Santa Isabel* no Con Pegar de Sálvora aquel 2 de xaneiro de 1921.
- Xosé María Lema Suárez afunde barcos de bo porte no século XVIII en *Costa do Solpor*. O autor demostra un boísimo coñecemento da zona e da súa historia. Achega unha mancha de topónimos costeiros e de terra.
- Tamén hai afundimentos n' *A Praia dos Afogados* de Domingo Villar, que fai aparecer a Xusto Castelo, o Rubio, morto nunha praia panxoneira que coñecemos como A Madorra –aquí non sinónimo de mámoa senón de acumulación de area, que nos concellos de Nigrán e Baiona chamamos moutillóns ou fenales. O lugar do afundimento e asasinato é unha peza que hai ó pé da Meda que os de Baiona chaman O Centulo e que as cartas náuticas fabricadas entre Cádiz e Madrid castelanizaron en Punta Lameda, e o autor así transcribiu.

Hai máis literatura de tema marítimo e naufraxístico que non é aquí o lugar para estudar. Dedicámoslle o Anexo I ó baleirado de accidentes e naufraxios no mar da Arousa da novela *Iria* de Anxo Angueira, que merece un estudo máis demorado.

A tradición oral

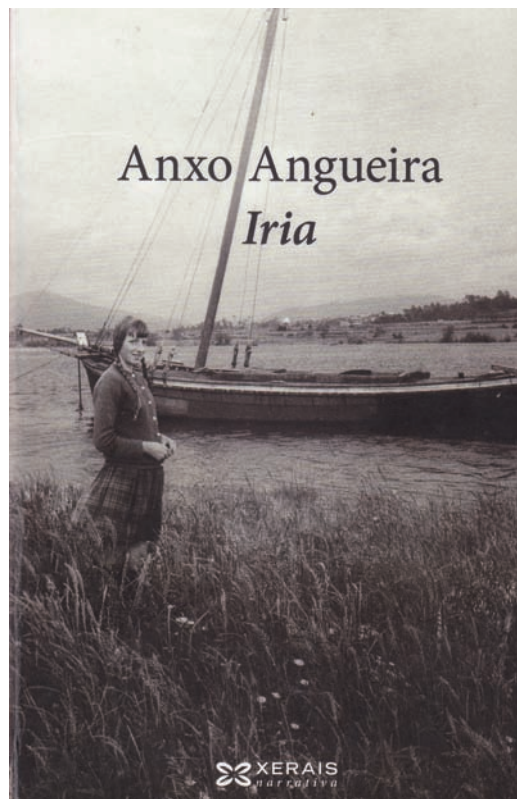
Nunha sociedade que pouco escribe e pouco le está moito máis habilitada a memoria e a transmisión oral dos datos acumulados e creados polo ser humano. Este tipo de sociedade e esta maneira de estar no mundo fai que se cree e recree unha rica bagaxe cultural en forma de contos, lendas, cantigas, poesía..., incluso talasónimos.

O 22 de xuño de 1908 na Ximiela afundiuse o *Laracha* con carga humana (106 pasaxeiros) e unha partida de sal para as conserveiras de Santa Uxía de Ribeira. 80 metros de eslora e 2.700 toneladas. De camiño entrou na colección de romances de cego (Allegue, 1996: 242), un que narraba como dous homes que andaban ás crebas humanas roubáronlle todo agás o anel que baixo ningún concepto quería saírlle do dedo. Cortáronllo. Que ían facer? Ah! Pero había un neno agachado nas pedras que o vira todo. Todiño. Regaláronlle un medallón de ouro para que lle pesase no pescozo e lle calase a boca. O pai do rapaciño foi co conto ós que mandan. Prenderon os roubóns e enforcáronos no Monte Louro.

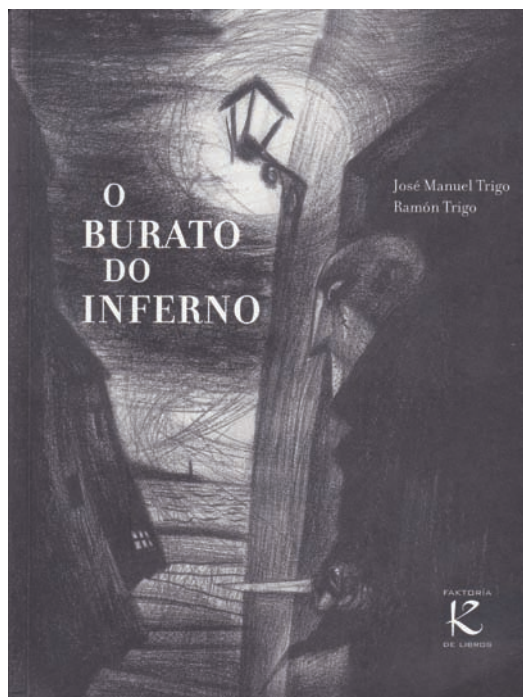
Os Allegue pasáronnos o relato proseado pero preferíámolo versado.

No 1905 o cruceiro *Cardenal Cisneros* saíu do porto de Muros ás sete e cinco da mañanciña. Cara ao norte. Era o 28 de outubro e o comandante tivo a habilidade de aproar cara aos baixos dos Meixidos, rachar o casco do barco e deixalo afundir, non sen antes salvárense os 520 militares pola rápida actuación de pesqueiros e o uso dos botes do *Cisneros*, que en oito anos pasou dos estaleiros do Esteiro de Ferrol ó fondo dos Meixidos. O acontecemento logo se fixo cantar (Patricio 2004: 58):

*Adiós Cardenal Cisneros
y que pronto te has perdido,
después de salir de Muros
en los bajos de Meixidos.*



Portada da novela *Iria* de Anxo Angueira, que eleva a categoría literaria do mar da Arousa



O Burato do Inferno dos irmáns Trigo. Cómic que trata o tema dos raqueiros en Galicia

Mini e Mero (Iglesias e Rivas, 2000: 68) publican nunha das súas compilacións de cantares de cego “La Tragedia del *María Juana*”, creación de D. Soroco. É un naufraxio non real, pero un naufraxio que durou dous meses e catro días (Anexo II).

No ano 1923 o *T. H. Skogland* foi ó fondo na entrada de Baiona. Bateu nos Carallóns e afundiuse. Directamente non houbo vítimas mortais. No mesmo Carallón, o chamado O Poste do Norte, bateu o día de noiteboa de 1929 o tamén noruegués *Aslaug* e foi ó fondo. Poucos meses atrás, o día 9 de setembro de 1929 o *Highland Pride* varou diante da Negra, ó norte dos Carallóns. A cantiga baionesa estaba servida; con música de Carlos Gardel escoitábase por Baiona (Anexo II) chorar:

*Hoy se siente desgrasiada nuestra ría,
a la entrada encalló el Aslaug,
hase meses que varó el Gran Pride,
y hase años el Escorlán.*

Skogland e *Highland Pride* deitáronse no fondo baionés sen mortos; do *Aslaug* morreron todos:

*El suceso ocurrido en nochebuena,
nochebuena jamás la olvidaré,
naufragó el Aslaug en Carallones
cuantas almas fueron a perecer.*

Os naufraxios nárranse nas tabernas, nas casas. Cada contador é un relato. E os relatos evolucionan, collen lustre co tempo e pasan de relato a conto e a lenda. Pérdese o suceso real na fondura cronolóxica dos anos e mestúrase o vivido co contado, o real e o imaxinario. Confúndense e trócanse nomes, datas e lugares.

Cando quixemos recoller o relato completo do asasinato de nove mariñeiros de Baiona e Panxón (o 15 de outubro de 1936, á beira do mar, onde A Enseada da Bombardeira tamén se chama A Enseada dos Nove no mar e A Volta dos Nove en terra) Manolo de San Cosme contábanos como coñecera os irmáns Pepe e Luís, os “Ineses”, sindicalistas que vivían nunha explotación autosuficiente nos montes de Sabarís (Baiona) nos anos 1935 e 1936. Manolo fíxonos un relato vívido dos persoeiros anarquistas. El coñecera o máis delgado, o gordeiro. Tamén vira a incubadora, as herbas que tomaban... Era imposible: Manolo nacera en 1934 e nunca subira á Devesa do Rei ou á Tomada dos Ineses antes de matárenos o 13 de outubro de 1936 como limiar á morte dos nove.



Mariñeiros do *Skogland* con autoridades.
O barco foi ó fondo no 1923 (foto de *Vida Gallega*)

Manolo mesturaba o vivido e o contado. O un e o outro real. Todo o real que queiramos.

A verdade é que o encargo era tratar o tema daqueles naufraxios que deixaron nome en pedras e areais da costa dos galegos. E até agora non puiden. Perdinme nos entrantes, pero perdinme *apafeito* (así din en Camos, Nigrán), e o tema central do relatorio está xa ó caer. E está ó caer porque debaixo da boina ou do sueste dos mariñeiros, ou do pano da cabeza de argaceiras, mariscadoras e percebeiras, nestas testas perdura o tesouro oral do país en forma de talasónimos.

Talasonimia

É a filoloxía unha potente póla das ciencias humanísticas que estuda a palabra. A escrita e a falada. Unha póla con moitas gallas, unha a onomástica, preocupada polos nomes. Das persoas, dos animais, tamén dos lugares. Desta última interésase a toponimia. Si, ese *topos* é o de topógrafo e mapa topográfico, topofobia e biotopo pero tamén o de utopía, esa illa imaxinaria creada por Thomas More cun goberno ideal. Xa o botaba de menos hai medio milenio. Nós tamén.

Chamamos toponimia tanto á disciplina que estuda os nomes de lugar como á colección de nomes de lugar. Cada un é un topónimo que decote é ollado dende o punto de vista filolóxico: étimo, evolución fonética, significado..., pero ao que aquí imos engadir unha vertente máis.

Mulleres e homes que levan millóns de anos trepando o planeta Terra tiveron sempre a necesidade de nomear o espazo vivido, andado, habitado. A pouco que observemos un topónimo vemos que a súa función primeira é a localizadora. Unha meniña ou un meniño que nacía en calquera unha aldea de Galicia aprendía os nomes dos familiares e veciños e os dos animais, pero de xeito paralelo e coetáneo aprendía tamén os nomes do mundo. Para poder moverse polo espazo vital, polo seu cosmos aldeán composto de monte, campos de cultivo e zona habitada, tiña que saberlle os nomes. Varios centos de nomes dos muíños, camiños, veigas, casas...

Cada topónimo aprendido ten detrás unha imaxe visual e un feixe de datos. Se dicimos O Muíño dos Arroíños sabemos que é o segundo do río que baixa da Chan do Cereixo en Pinzás (Tomiño), que é de herdeiros e cantos e quen son os herdeiros e as súas quendas para moer, etc.

O topónimo ten como función primeira a de ser un localizador e como segundo cometido ser descritivo: pensando ou pronunciando o topónimo sabemos algo da súa realidade física. Un outeiro non é unha chan nin unha regueira é unha veiga. O topónimo nomea, localiza e describe. Todo isto porque está integrado nun complexo código de sinais que bebe dun idioma que deu significado a miles de palabras adaptado ó universo particular de cada aldea (Filgueiras, 2008). De cada aldea ou de cada comunidade mariñeira.

Queremos así, xunto á análise filolóxica, non esquecer o punto de vista xeográfico quizais máis activo á hora de crear o topónimo. É o catalán Joan Tort (2006: 77) quen nos achega o método xeográfico de pescuda toponímica enumerando tres principios. O da *transparencia*, o de *excepcionalidade ou de negatividade relativa* e o principio de *significatividade territorial*, cuxos significados son bos de intuír.



Cando os topónimos nomean o mundo do mar chamámoslos talasónimos. O poliédrico mundo do mar. Para a xente de terra esa masa homoxénea de auga salgada que para un mariñeiro está chea de sentido, antropizada, culturizada, analizada até o máis fondo –e sen saberen nadar, a maioría. Díxonos un vello que non aprendían a nadar porque en caso de naufraxio tardaban máis en morrer.

Un mariñeiro que quixese vir con peixe para terra e poder comelo, trocalo ou vendelo tiña que dominar moitas carreiras, moitos saberes. Ten que ser biólogo, estudar e coñecer a fondo a vida e obras dos animais que quere cazar, matar, pescar para traer ó porto. Coñecer a etoloxía da fauna mariña, porque dependendo dos hábitats e dos hábitos destes animais mariños así serán as trampas, as artes de pesca inventadas e construídas para subilos á gamela, á dorna, á buceta... É o segundo saber. O terceiro coñecemento profundo é o da enxeñería naval, o deseño e construción das embarcacións para achegarse ás zonas de vida dos animais citados. É distinto ir de Fisterra ós Carrumeiros que da Guarda ó Índico ou ás luras a Boston. Tempo, distancia, autonomía, capacidades...

Xa coñecemos os animais que queremos traer a terra e sabemos o xeito de cazalos e temos a embarcación para achegarnos acolá. Todo isto non é en terra firme, é sobre un medio inestable porque sobe e baixa o nivel da auga, hai correntes, e sobre todo hai variacións meteorolóxicas en forma de chuva, vento, neboeiros..., que ocultan as referencias en terra, ocultan as outras embarcacións e axitan a tona do mar, ás veces de maneira moi violenta como nos conta Hixinio Puentes (2005) en *La galerna de 1961* no Cantábrico, que levou por diante vinte barcos, seis iates, dous gabarróns, varias motoras, moitas lanchas e 83 vidas.

Por iso o mariñeiro ten, tiña, que tentar predicir o tempo co centenario saber acumulado para volver a porto con ben. Evitar a néboa ou unha marusía que non lle permitise a volta. Era habitual o embarque de varios membros dunha familia na mesma embarcación, polo que o afundimento e morte dos tripulantes supuña a chegada da miseria vitalicia ós fogares afectados. Até ben entrado o século XX as coberturas sociais eran pequenas ou inexistentes. Cando o 29 de abril de 1921 se afundiou o *Antoñita* fronte ó Rañal, Arteixo, morreron ó estouparlle a caldeira nove dos vinte mariñeiros: «Antoni Jaspe, coñecido por *Pelouros*, de 32 anos, casado, viciño de Campo Volante, e que deixaba muller e catro fillos moi pequenos; Manuel Fernández, de 34 anos, viciño da rúa da Torre, e con cinco fillos.» (Maceiras, 2013: 33).

No sur do país. Foi o 5 de abril de 1900, xa Alfonso XIII tiña quince anos e axiña accedería ó asento real dunha dinastía eterna, incombustible dun estado plurinacional... España. E a súa nai, María Cristina, deixaría de ser raíña rexente. Era xoves á mañá e catro lanchas pincheiras de Baiona foron largar os palangres na Banda do Sur, no mar de Baredo. Polo norte roncaban Os Carallóns, polo oeste ouveaba O Lobo. Tanto que tres lanchas volveron a terra, só ficou no mar *La Regente*, a lancha propiedade de Juan Santos, o “Peito Ancho”. De patrón ía Salustiano Denís Carneiro. A lancha rachou e afundiou na Enseada do Baleal. Morreron todos. A Dolores Alonso Míguez fóronselle o pai, un irmán e o seu home José Manuel, de 29 anos. Ela con cinco fillos, o máis vello de oito anos. Ela empenhada do sexto.

Unha vez todo decidido para saír ó mar é preciso ser xeógrafo e coñecer as zonas de pesca. Dominar o medio, un medio que está nomeado. A rapariga de Torroña, na Serra da Groba, non vai co carro das vacas ó toxo a un sitio indeterminado do monte ou da Groba. O avó mandouna ir indo cara ás Regateiras. Ó Padornelo. Pero é un monte grandeiro, que arriba son As Pedras do Padornelo, polo norte A Meniña das Chans, O Alto dos Cortelliños, A Regueiriña de Entre as Chans, polo oeste é A Poza dos Carreiriños e o Outeiro da Xasteira. No nacente A Costa da Carballa, A Regueira de Traspadornelo. Non tiña que ir a ningún destes sitios do Padornelo, tiña que ficar a media ladeira polo sur: O Escaraculado.

No mar acontece o mesmo pero sen carro de vacas, sen paso lento e firme: en Baiona, nunha gamela, sobre un medio inestable e opaco que a acumulación xeracional nomeou: a talasonimia.

Por fin chegamos. Antes de falarmos brevemente do tema deste relatorio, unha longa introdución talasonímica.

Consideramos talasónimos o que a maioría da xente cre. Os nomes que reciben as pedras e areais mollados pola subida e baixada do nivel do mar. A franxa intermareal.

Chamamos talasónimos ós nomes que reciben os asentamentos humanos vinculados ó mar e as instalacións portuarias e faros, balizas, varóns, fariños. As fábricas de conservas, os espigóns de abrigo...



Estoupa o mar na Bombardeira (Baredo, Baiona)

Tamén está nomeada a superficie do mar. É mellor dicir que o mar está *zonificado*. Unha aldea en barrios, un país en comarcas. Ó que chaman Ría de Baiona, os mariñeiros de Panxón e Baiona chámanlle O Pego, que na entrada é O Bocal, no fondo A Boca do Río, no suroeste A Banda do Sur, cara a Monteferro O Aposento, cara a Panxón O Pedestal, no noroeste As Estelas e polo sur Silleiro, A Costa...

Está nomeada a superficie pero tamén o fondo; está nomeado, é coñecida a súa natureza e está clasificado. Pero por que tanta exactitude? Doado: dependendo da composición do fondo (area, cuncha, pedra...) así serán os animais que nel se críen. Na area rodaballos, rapantes, raias..., nun cabezo maragotas, na beirada —confluencia de pedra e area— lagosta.

Resulta que o coñecen e téñeno clasificado sen nunca teren mergullado nin a cabeza nin os pés. E sábeno porque levan a bordo un instrumental de alta precisión: o sebeiro, ou escandallo ou sonda. Fabricado ecoloxicamente con sebo (de porco ou vaca), pedra ou chumbo —dependendo das economías— e cabo. Esta punteira tecnoloxía, ben untada de sebo, lárgase pola borda até que bate no fondo e logo procédese ó seu halado coa

intención de recibir medidas e proceder ao estudo da cuestión. As medidas consisten en contar as brazas de fondo do lugar no que se quere pescar: dependendo da profundidade do sitio así se armarán os aparellos. A outra intención informativa é analizar o sebo: se nel se vén pegada area, cuncha ou a pegada do arneirón (que nace nas pedras) saberemos da calidade solar (do solo). Se viñese óxido supoñemos un naufraxio.

A aguda e detallada observación do mundo leva o mariñeiro a clasificar o fondo. Se é de area e é unha mancha alongada entre pedra é un *rego*; se a mancha é pequena é unha *allada* (*olladela* en Saiáns, Vigo); se a extensión é grande é o *limpo*.

No caso de ser de pedra é o *seco*; se sobresaie coma un outeiro é un *cabezo* ou un *con*; se é lisa a pedra é unha *laxe*, e se se mira dende a embarcación é unha *olga*. Se a pedra rompe é un *baixo* no que tantísimos naufraxios houbo. A confluencia do seco e o limpo é a *beirada*—tamén se usa este nome para denominar o lugar de caída da plataforma continental cara ao abismo, a *beirada de fóra*.

Chamamos xenéricos a aquelas palabras que en cada lugar denominan unha realidade xeográfica concreta que vén determinada por un segundo termo do topónimo, cando o ten, que chamamos específico. Por exemplo, O Puntal das Orelludas: pode haber moitos lugares chamados Puntal, pero só un é o das Orelludas.

Fáltanos dicir que consideramos talasónimos aqueles lugares en terra, ás veces lonxe do mar, empregados como puntos de referencia para sinalar perigos para a navegación ou, nomeadamente, indicar lugares de pesca. Perante a inexistencia dos métodos modernos de xeolocalización, os mariñeiros usaban—creaban— dúas liñas imaxinarias que se cruzaban nun punto concreto, o que querían indicar. Cada liña formábase tirada dende un punto arredado, senlleiro na paisaxe, que podemos nomear marca primaria ou mestra. A liña tirada dende aquí pasa por outra marca próxima a costa ou na propia costa ou nun illote, faro, etc., e que chamamos marca secundaria. Para atopar o lugar requirido temos que tirar outra liña que corte a anterior empregando o mesmo sistema. O sitio de cruzamento é o pesqueiro ou o perigo. Os nomes destas marcas son tamén talasónimos. Como exemplos adiantamos un par de marcas do caderniño do Majinó (Acevedo, 1955):



O Cabo Silleiro cos talasónimos recollidos. Hai, polo menos, dous topónimos procedentes de naufraxios: o ABC e o 'Cunichón'

*Crus de almena do norte
a torre a pedra que vole e a valeasa a o terseiro
mojote da cortada dos muíños.*

*O landin
jajan ao corveiro e a torre ao mojote jordo que esta
polo sur da alta.*



Daquela:

- A franxa intermareal
- Asentamentos humanos e instalacións portuarias
- A superficie do mar
- O fondo do mar
- As marcas en terra

Xa sabemos qué elementos comprende a talasonimia, e se nalgún intre procedésemos á imperiosa necesidade de recollelos poderíanos xurdir a idea de clasificalos, decatándonos da cantidade de datos que nos achegan; ademais de estarmos a colleitar palabras que non existen rexistradas en ningún dos nosos dicionarios. Xa falei atrás da cantidade de palabras que hai no noso litoral para denominar as acumulacións de area, ningunha coincidente coa que se está impoñendo, duna, procedente do neerlandés.

A clasificación dos talasónimos poderíamola facer segundo estes criterios:

- Pola cor do lugar nomeado:
A Negra, As Fillas da Negra, As Laxes Vermellas, As Pedras Vermellas, O Monte Branco, Os Mouróns, A Pedra Branca, Arribas Brancas, Seixos Negros.
- Polo son e a acción violenta do mar:
O Roncudo, O Funcón, O Pita o Tren, A Roncadeira, Os Plátillos das Estelas, A Bombardeira, A Pedra que Bole.
- Pola súa morfoloxía:
A Alta, A Aguda, A Dovanadoura, A Meda, O Centulo, Os Picachos, Os Cuitelos, A Bañeira, As Catro Mamas, A Mama Saborosa, Monteagudo, As Orelludas, A Redonda...
- Polo uso actual ou noutro tempo:
A Ermida, O Facho, A Sentinela, Os Tendales, A Cetárea, A Capela, O Faro Vello, O Desembarcadouro, As Pedras Camboas, As Siñas, A Pesqueira do Caldeiro, As Casas de Baños, O Balneario, A Porta...
- Topónimos que levan o nome do descubridor do pesqueiro alí existente. Ou que reciben o nome por frecuentar o lugar tal home ou tal muller:
O Melazo ou Onde Varea O Melazo, O Seco do Judas, O Mar de Lugo, O Laño do Desiderio, O Con de Isidro, A Pedra do Berto.
- Ou lugares onde se extendía o argazo a secar:
A Laxe da Felicia, A Laxe da Tía Casilda, A Laxe da Aurora.

- Ou onde aconteceu algún accidente:
O Josesiño, A dos Suplíns, A do Peito Ancho.
- Zootopónimos:
Que expresan a abundancia de certos animais: A Pedra dos Barbados, O Pintoeiro, O Laño do Congro, As Centolas, O Pracer do Rodaballo, O Porto das Caramuxas, O Lagosteiro, A Pedra dos Serráns, A Percebeira, A Punta Lagosteira.
Ou o sitio onde pousan: O Corveiro, A Pedra da Garza, A Movella, O Outeiro do Curveiro.
Onde aparecen animais varados: O Porto das Baleas, O Baleal, Balea, O Outeiro do Baleal.
Moitas por semellanzas física cun animal, e así O Cabaliño, O Cabalo, O Boi, O Asno, O Centulo.
Ou por variados motivos: A Pedra do Can, A Pedra dos Polbos, O Lobo, Balieiros, O Salto da Cabra, A Birbiricheira, A Pedra do Grilo, O Cabo das Pombas, O Rego da Londra...



O Corveiro da Estela de Terra na entrada dos portos de Baiona e Panxón

- Hai nomes que aluden ás artes de pesca (partes, xeito de largalas, etc.):
Rapapandullos, O Treitadoiro, A Treita, Papachumbadas, Os Ferranchos.
- Ou a partes da embarcación:
Ferralemes, Rapatimóns.
- Non faltan nomes de plantas:
Area das Canas, O Rego da Castaño, Feitales, A Herbeira, Os Xuncos, As Figueiras, O Pozo do Argazo, O Prixel, Os Salgueiros, O Naranxo, As Argazosas, As Golfeiras...
- Haxiotopónimos:
O Baixo de San Francisco, Santa Trega, San Benito, Santana, Santa Marta...
- E resulta que hai un nome en Arteixo pola praia de Bens, polo illote da Gaianda, do que non houbo filólogo fillo de mortal que soubera do seu étimo: O Triel.

Dábanlle volta ó talasónimo, visitaban o sitio, fotografábano, enviaban correos a colegas doutras universidades. Non había xeito. Xa pasara o mesmo en Fisterra cando a caste dos filólogos achou O Cataín e mais ó norte O Ataín, e en Baredo, polo oeste de Silleiro, O Cunichán, e polo norte de Laxes, en Baiona, O Pride. Houbo reunións acaloradas e hipóteses explicativas. Xa estaba a trunfar aquela que vía na toponimia mollada a existencia de palabras dun idioma antigo que foi deixando a costa ciscada de doas talasonímicas con raíces afundidas en culturas que non chamaban cara o Mediterráneo, que se lle recoñecía unha máis adiantada enxeñería naval. Os nomes apildaban ó setentrión, eran as cinzas ou as muxicas dunha fala norteña, do aguión: Triel, Cataín, Ataín, Cunichán, Pride. Sonche agudos os filólogos. Fala setentrional. Claro que procedía do norte o vapor alemán *Trier*, que saíu de Bremen e veu asentar a quilla na Gaianda de Bens. Non houbo xeito de arrincalo do leito pétreo. Mudáronlle o nome. Non houbo vítimas entre os 54 tripulantes e 3 pasaxeiros. Moí ó contrario do caso do acoirazado da armada británica que, botado ó mar o 10 de maio de 1870, o 7 de setembro do mesmo ano foi ó fondo en Fisterra debido á marusía e o mal deseño do barco: morreron 488 militares, chamábase *H. Monitor S. Captain*². No Ataín afundiuse o *Ataín*, no Mar do *Pride* o *Highland Pride*, e diante da Atravesada de Silleiro o *Collingham*, inglés, foi adaptado e hoxe é O *Cunichán*.



Das Illas Británicas, Alemaña e Noruega veñen os nomes.

Naufraxios que deixan nome

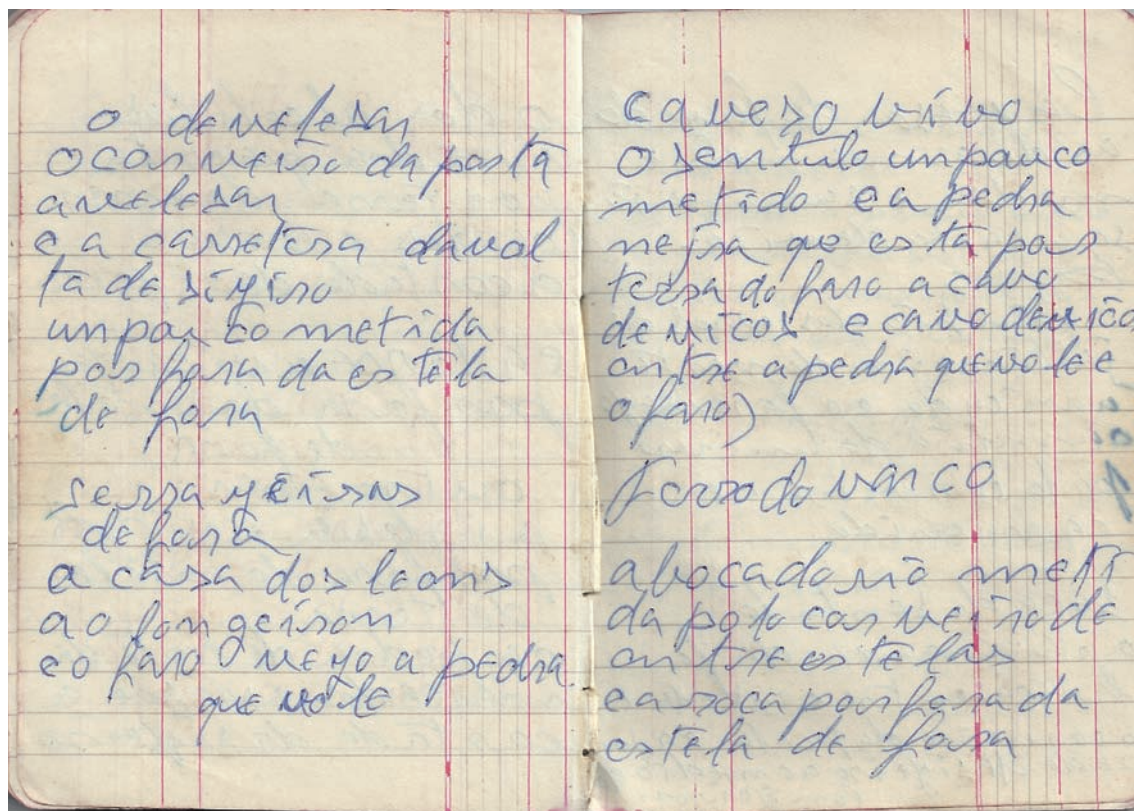
Hai algúns naufraxios que deixan nome no sitio onde sucedeu o infortunio. Non sempre o nome do barco é o que fica marcando o lugar, hai outros motivos:

- Contamos arriba que o 5 de abril de 1900 na Enseada do Baleal (Baredo, Baiona) escachifouse contra as pedras a lancha pincheira *La Regente*. Morreron os 10 tripulantes. O armador era Juan Santos, o “Peito Ancho”. Pois dende aquela o sitio é tamén A Enseada dos do Peito Ancho.

Polo sur das Estelas que fechan a Ría de Baiona hai un nome, O Landín, onde se afundira un barco, de José Fernández Landín, empresario vigués que botou varios anos tirando a ferralla do *T. H. Skogland* afundido en febreiro de 1923. Así que o armador deixa o seu nome, apelido ou alcuño no mar.

- Outras veces a carga pasa a nomear o lugar. O 11 de outubro de 1955 o transatlántico francés *Colombie* fendeu o *Conde de Barbate*, cargado de sal con destino a Marín, agardando que se levantase a néboa. Morreron 5 tripulantes. Era no sur da Ría de Vigo. Dende aquela o lugar chámase O Barbate, ou O Barco do Sal que nos deixou escrito Pepe Selegante, que marca así (Vilar, 2008: 150):

² Aínda que o 24 de novembro de 1872 no Illote do Centolo, tamén en Fisterra, afundiú o acoirazado da Mariña Real inglesa *Monitor Captain*, morrendo os seus 32 tripulantes (Patricio, 2000: 361). Para asegurarse que o barco é o Cataín precisase un rigoroso traballo de campo.



Folla do caderno de marcas de Majinó, escrito en galego en 1955, con ducias de marcas do mar de Baiona

Barbate

mojote das mariñas a unha cortada de Silleiro

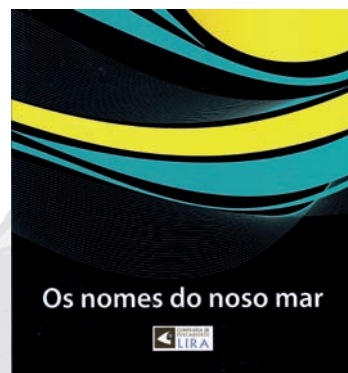
pedestal da pedra que bole a caída do sur da roca.

Polo sur das Estelas baionesas hai O Serrón das Laranxas, que non sabemos a que barco corresponde, e en Fisterra a flota de Padilla deixou A Pedra do Diñeiro o 28 de outubro de 1596, xa que o temporal á altura de Fisterra desfixo uns trinta barcos. Algún levaría algunha moeda que de cando en vez aparece.

- Díciámos antes que moitos barcos deixan o seu propio nome: así o fixeron o *The Serpent* na Punta do Boi; ou agora temos A Touza do *Palermo* que bateu na Touza da Balea en Corrubedo; ou o *ABC* co que iniciamos este artigo. O 24 de febreiro de 1966 o barco de guerra español *Ariete* deixou o nome nas Crías de Ardeleiro (Lira, Carnota) (VV. AA., 2006 e VV. AA., 2008: 47).

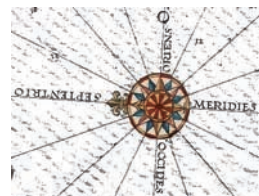
O 9 de xullo de 1875 no Coído da Cabana, debaixo do faro de Fisterra, varou o cargueiro inglés *John Tenant*, que viña de Sudáfrica cara Liverpool cargadiño de azucre, café, peles, conservas, etc. Unha avaría botouno ás pedras. Era día de calma chicha e puideron baixar os tripulantes máis a carga, que depositaron nun almacén de salgadura da Lagosteira. Só desapareceu o 70% dela. Ó lugar do naufraxio chámalle os fisterráns co nome do Tunante.

- A xente de Lira recolleu e publicou a súa talasonimia (VV. AA., 2008) e así temos un nome O Checo que din fai alusión a un barco daquel

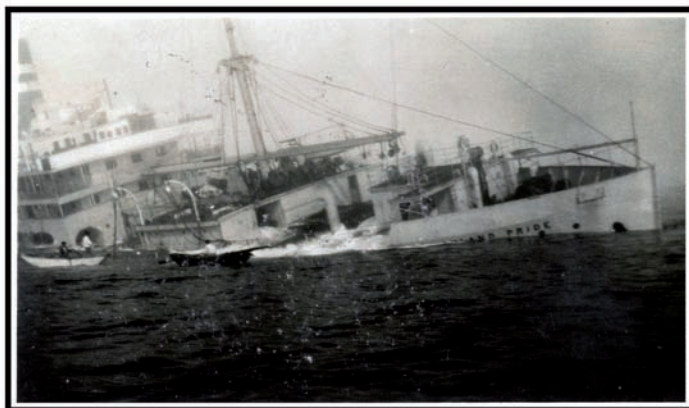


país aínda que non teña mar. Daquel país ou doutro de fala rara. Ignoramos o caso.

- O modelo do barco dá nomes como A Pedra do Vapor, O Pozo do Galeón e supoñemos que A Baleaza no mar de Baiona, quizais corresponde ó afundimento de dúas galeazas no século XVI. No Anexo IV podemos comprobar a correspondencia da talasonimia catalá no tema naufraxístico e a variedade de tipos de embarcacións que ficaron fixadas na toponimia.
- Hai outras circunstancias que provocan o nacemento de talasónimos a partir de naufraxios:
 1. O 7 de febreiro de 1893 nos Baixos de Lusín, polo sur das baleas do Tosto, en noite de temporal afundiou o *The Loss of Trinacria*. Só se salvaron 7 tripulantes. O mar máis tarde botou en terra unha masa informe composta por cabos, roupa, madeira, cera, cadáveres..., imposible de separar. A maneira foi queimar o bolo para tirar del os cadáveres. Dende aquela o sitio chámase A Furna dos Defuntos Queimados, ó pé do Regueiro da Espelma (pola cera alí queimada) (Allegue, 1996: 111).
 2. Ó sur do Cabo Vilán, preto de Portocelo, chámanlle Os Boliños da Fortuna (Allegue 1996: 126), onde seica dous pescadores de Camariñas atoparon barras de bronce.
 3. No Areal de Trece hai un pedregal coñecido como O Coído de Lumes; os Allegue (1996: 94) non dubidan en atribuírlle o nome por ser o lugar onde os raqueiros colocaban as luces para enganar os barcos –como lle pasou, por exemplo, a *The Serpent*, ademais coa luz do faro do Cabo Vilán apagada.



Un traballo de campo de recollida de talasónimos na costa galega, combinada co coñecemento do mundo dos naufraxios a través dos libros e artigos sobre o tema e a axuda das hemerotecas, denunciará a presenza de máis nomes procedentes de accidentes marítimos.



O 9 do 9 de 1929 afundiuse o *Highland Pride* ó bater na Negra ó noroeste das illas Estelas.

Anexos

Anexo I. A novela *Iria* de Anxo Angueira

Unha novela recente que dignifica o mundo mariñeiro do noso país é *Iria* (2012) de Anxo Angueira. Un texto complexo, coral; feito, como di o autor, «sen dor», e que achega unha riqueza inmensa ó sistema literario galego e universal ó tratar de xeito radical o cosmos do mar galego dende A Arousa toda, dende Padrón ata Ons. Aporta —e digo aporta a pé feito co sabor mariñeiro do termo— achega —e digo achegar tamén a pé feito— nomes e alcuños, vilas e aldeas, talasónimos e naóminos, artes de pesca e oficios do mar, tipos de embarcacións, peixes, aves, plantas; naufraxios e accidentes (en terra e no mar), industrias, as partes do galeón e da dorna e a arte de velear; vocabulario riquísimo e expresións, xenéricos xeográficos... Unha dimensión distinta, unha escrita dende dentro.

Quixera daquela indicar como a literatura é tamén unha fonte de información sobre naufraxios, no caso de *Iria* a *aportación* é excepcional, tanto por anotar casos nunca recollidos nos textos naufraxísticos galegos como pola calidade da narración.

1. Páxs. 23, 24, 25, 251: «Os Abelleira, Moncho e Afonso, afogaron no Pozo das Maulas o día do Apóstolo coa súa dorna chea de argazo. Apareceron os cadáveres por onde As Malveiras.»
2. Páx. 45: «O galeón Espiñeiro afundiou e o señor Pepe foi ó mar e morreu dun golpe na cabeza. Apareceu o corpo. Na Vacariza.»
3. Páx. 53: «As tres da mañán, na Ponte Basebe, no Ulla, a barca de atravesar o río marchou augas abaixo e alí morreron os gaiteiros de Piloño, Henrique Silva, Carmelo Espiño e o seu fillo Xesús na noite do día do Apóstolo.»
4. Páx. 59: «Un suicidio no mar, o do señor Xosé Ramón, que se botou a andar na Arousa até afogar polo río de Isorna, As Landreiras, As Sete Cruces, As Pedras Garrigas,...»
5. Páxs. 67 e ss: «Creo que se chamaba Fina. Era casada. Estaba na Ribeiriña, abaixo da Ilepsa, antes do Varadoiro». «E aínda non sei se sería o día do Apóstolo». «Fina non era que era María». Afogou tentando salvar un seu irmán pequeno. Apareceu río arriba nos Caneiros de Viñas.
6. Páxs. 73 e ss: Afogada. Dolores a Cotovea caeu da táboa de descargar o galeón do sal co canastro á cabeza. En Cesures.
7. Páxs. 81-82: Afogado. Suicidio. Chamábase Rial e era de Lestrobe. Botouse a afogar nas gorkas do Lapidio. Foi no día da festa dos Aflixidos. Deixou viúva e cinco ou seis picariños.
8. Páxs. 87-88: Afogou Alfredo das Caseiras. O día do Apóstolo. Alfredo Barros Otero, 22 anos. Viñera con permiso para morrer. Foi na Braña de Laiño.
9. Páx. 99: «—E o Tito foi a pique nas Sías con corenta homes a bordo.» Ano 1948. Foi na Agoeira ó sur das Sías. Morreron dous.
10. Páxs. 99, 140: O *Cabo Razo*. O vapor *Cabo Razo* saíra de Vilagarcía para Sevilla ou Málaga e foi bater cos baixos da Barsa. Levaba leite condensado e madeira e pasaxe. Afogaron trece.
11. Páx. 105: Afogamento. Xosé Mariño, o “Costureiro”, da Vacariza, caeu do galeón do Magán de Cesures e afogou. Estaba fondeado por fóra da Rubia.
12. Páx. 117: «Foi no río, no Medroso, co meco ó tramallo, alí por fóra da insua de Vilar, arriba do bico de Cabodeiras e do pozo de Viturro, o telleiro de Bexo. Encheuse a embarcación de auga, afuciñou, Paco o Cacharelo caíu e afogou.»
13. Páx. 118: O *Patuxa* viña cargado de area, escorou e afundiou. Afogou o sobriño do Rexón, que lle veu a area enriba e ademais non sabía nadar. Foi «na Laxe de Cordeiro, naquel estreito da insua de Chétar, xusto por de fronte da punta da Porca. Xa lle alí pasou o mesmo ó Nuevo Sofia.»

14. Páx. 134: «Foi na Illa da Arousa, chamábanlle o Lugués. Saíu do Porto do Campo con rumbo sur. Estaba na zona de Quilma, onda a enseada da Brava e as Aceñas. Estaba o lugués na súa dorna ós polbos con cambelo ou estaba... que máis ten! Estaba e veulle enriba un raio que o fulminou.»
15. Páxs. 142, 195 e ss: «E o Justo era un racú que andaba cun motoríño de seis cabalos de cangrexas que sei se Lores ou Pazó». Só apareceu a gardacalor nunha praia do Cabo de Cruz. Morreron os catro tripulantes: Ramón Fariña Monís, patrón, Ángel Pérez Sineiro e Isolino Blanco, mariñeiros, e o rapaz de quince anos Vicente Alonso Vilas.
16. Páxs. 149, 157: O vapor pesqueiro *Sobral II* atopou unha dorna sen folio nin nome co cadáver dun home coa escota leada nunha perna. Resultou ser Manuel Conde do Grove.
17. Páxs. 158 e ss: A motora *Amalia* rescatou un rapaz que berraba no medio da noite e do mar. «Cando puido e tivo algo de quentura, o rapaz contou que no naufraxio da súa dorna consigo ían tres tripulantes máis todos coma el do Grove, dos que non soubo ren, entre eles o señor cura párroco de San Vicente». Eran o patrón, o seu fillo e o crego.
18. Páx. 170: Un conto de naufraxio con valor didáctico. A «*Deixa ir e Eu non quero volvían para a Arousa en cadansúa dorna despois de rastrearen toda a baixa alá polos bancos de Sagres, de Vionta, no medio dos Cabaceiros, os Agudos, as Vieiras, a Catía,...*» A *Deixa ir* naufragou por non tomar as precaucións axeitadas pola carga que traían e a surada que se levantou.
19. Páxs. 201 e ss, 210-211: «*A Mercedes, dorna grande de tope, que viña de Ons para o seu Cambados, naufragou fronte a San Vicente do Grove, nas proximidades das Pedras Albas ou Sálvoras*». Dos sete tripulantes morreron seis. Salvouse Xosé Abal Hermida. Catro eran irmáns: Eugenio, Elías, Manuel e Antonio Domínguez Budíño, máis Jesús Trigo Sineiro e Antonio Betanzos Cacabelos. «*Os catro irmáns afogados eran fillos do patrón maior do Pósito de Pescadores de Cambados, don Eugenio Domínguez Barros*.»
20. Páxs. 218 e ss: Afundiuse por vía de auga un bote do Carril que pasaba xente de Isorna para o mercado do martes en Vilagarcía. Afundiuse o bote, só se salvou o barqueiro e morreron as cinco pasaxeiras: Ramona Abalde, Concepción Álvarez, Concepción Ares, María Carou e a súa nai Peregrina Carou.
21. Páxs. 226 e ss: Un barco do mexillón que levaba a carga para O Caramiñal. Foi á volta na Ostreira. Morreron os catro tripulantes: o pai Ramón Núñez Suárez, os seus fillos, Sergio, Ramón e Mariano e mailo patrón e propietario José de Dios Outenda.
22. Páx. 234: Na romaría viquinga de Catoira, un primeiro domingo de agosto ó pé das Torres de Oeste, o racú *Pepiño* levaba a bordo foguetes e fogueteiro. Unha chispa prendeu nos foguetes, escanstrou o barco e foi a pique. Non houbo mortos.
23. Páxs. 244-245: Eladio López Figueira de Quintáns, no Seixiñal, a tirar area co cazo do galeón que escorou e foi ó fondo quizais por algunha vía de auga. Afogou Eladio, o patrón, e o Lijó que era o mariñeiro. Non sabían nadar.



- 24.Páx. 204: O *Santa Isabel* bateu nas laxes de Apegar.
- 25.Páx. 265: O *Cunichán* en Cabo Silleiro. Realmente chamábase o *Collingham*. Foi o 24 de xaneiro de 1906.
- 26.Páx. 265: O *Juan Cunningham*, de Barcelona.
- 27.Páx. 266: O *Alejandro* «foi a pique na touza da Queixasa do cabo Falcoeiro.»
- 28.Páxs. 271-272: Unha lancha cargada de xente, escorou e morreron dous irmáns, Vicente e Alfonso Triñáns Esperante. Foi por causa dun refacho de vento antes da punta do Neixón.
- 29.Páxs. 278-279: O galeón *Manuel Pérez*, propiedade de Manuel Pérez de Rianxo acabou en desgoberno contra as pedras de Portugaleta preto do peirán do Carril. Salváronse todos, agás a cadela.
- 30.Páx. 286: A Paquiño Soldado foille ó fondo a dorna e afogou.
- 31.Páx. 286: O Fernández afogou en Rúa. Ía no racú *Chiquita III*. Foise ó mar co aparello.
- 32.Páx. 286: Ricardo Mendiola, na segunda rampla do Cantiño da Ulla de Arousa, de norte cando ía para o mar, caeu e afogou.
- 33.Páx. 287: Homes fondeados no 36 polos represores.
- 34.Páx. 293: Un de Catoira que manobrou mal co seu bote a motor ou bateu cunha pedra. Foi aparecer á do Deza, no Redondo de Imo.
- 35.Páx. 293: Cita o bou *Eva*. Episodio da represión franquista na Ría de Vigo.

Anexo IIa.— O caderno de marcas de Selegante

Unha das persoas coas que pasamos máis horas de conversa foi con José Antonio Selegante Pérez (1916-2005), nacido en Baiona no seo dunha familia de once irmáns. Tirou o título de patrón de litoral e de segundo mecánico, traballando como *home* e como patrón en varias lanchas e barcos de Baiona e Panxón, sempre oficios no mar de Baiona até a costa de Corcubión, ademais de ter ido á castañeta.

Home habelencioso —tanto facía de carpinteiro de ribeira como fabricaba nasas de vimbio ou *palangrillos*— pero, sobre todo, un gran observador do ambiente no que desenvolvía a actividade piscatoria.

Consultamos tres cadernos seus de notas de lugares de pesca, dous deles ó norte, Ons e Arousa, e o outro do mar de Baiona. Este último é un caderno de marcas, escrito en galego, inicialmente a lapis e posteriormente recalcado con bolígrafo, que supoñemos escrito como moi tarde na década dos 50 xa que unha das últimas marcas, escrita xa directamente a bolígrafo, concretamente a que aparece na páxina 49, é O Barbate, tamén chamado, O Conde de Barbate ou O Barco do Sal, por ser o pecio e pesqueiro do barco así chamado e afundido o 11 de outubro de 1955, e do que xa demos conta anteriormente.

A información deste manuscrito é múltiple. Estanos a reflectir o mundo, secreto as máis das veces, das marcas que indican zonas de pesca coñecidas por transmisión de pais a fillos, froito da acumulación xeracional ou aprendidas, memorizadas, e arquivadas pola experiencia propia. Selegante amósanos uns 118 puntos ou zonas de pesca e a maneira de acceder a elas polo cruzamento de dúas coordenadas, liñas imaxinarias que tira a partir de dous puntos fixos para cada liña, decote un máis afastado e outro máis preto da costa. Á vez que fai isto transmítenos uns 150 topónimos propiamente marítimos e marcas nos montes e serras que valen para acceder ós pesqueiros; estanos a introducir no universo dos mariñeiros de Baiona, nun cosmos vedado, só accesible a unha comunidade limitada que explotou os recursos do seu mar a través dun sistema de marcación común a moitas comunidades mariñeiras do mundo, pero específico para cada lugar.

Exemplificamos cunha pequena mostra dese caderno:

Cabezo Vivo

O Centulo abicado por a Estela de Fóra e Cabo de Vicos (sic) a unha pedra que está sola por terra de Pedras de Laxes e sinón as catro Pedras de Laxes a Monte Pereiro.

As catro Pedras de Laxes a Area da Mosca de Cabo de Home á primeira empezando por Cabo de Home e os mojotes de Blanco ó cuarto empezando por o norte á Torre.

A Negra de Terra a o medio do Centulo e o Faro Novo avicado hay dous postes hay outro por a terra.

A Torre a resbalar por o norte da Negra a un mojote que sale por o Monumento encima da esquina do norte do Cuartel dos Soldados o mojote que marca para Rabo de Asno.



Anexo IIB.— O caderno de marcas de Majinó

O mariñeiro Fernando Acevedo Acevedo do Burgo (Baíña, Baiona) pasounos un seu caderno, datado en xuño de 1955, que achega unha mancha de pesqueiros coas súas marcas. Son 39 follas escritas en galego e que proximamente estudaremos e publicaremos. No medio das ducias de talasónimos algún barco afundido:

- *O Landín. Jajan ao corveiro e a torre ao mojete jordo que esta polo sur da alta.*
- *Ferro do varco a boca do rio metida polo corveiro de entre estelas e a roca por fóra da estela de fora.*

Anexo III: Os cantares de cego e outras cantigas

Citamos entre os produtos dos naufraxios a creación de cantigas. O rastrexo, localización e recolleita desta rica tradición oral é un traballo de cirurxián que reclama urxencia. Indícanos os Allegue (páx. 242) que o *Larache*, afundido na costa de Muros, na Ximiela, o 23 de xuño de 1906, entrou no romance dos cegos que narraba como dous homes aproveitaran os obxectos de valor dun cadáver e como pagaron a un neno testemuña dos feitos cun medallón de ouro para que calase. Descubertos os ladróns foron aforcados no Monte Louro. Os Allegue non nos transmiten ó pé da letra o cantar de cego.

En Baiona, con música dun tango de Carlos Gardel, narráronse tres traxedias acontecidas entre 1923 e 1929. No primeiro ano foi ó fondo o *Skogland*, Escorlán para a xente baionesa, sen vítimas mortais directas. O 9 de setembro de 1929 afundiuse o *Highland Pride* tamén sen mortos, e na noiteboa do mesmo ano o *Aslaug*, falecendo todos os seus tripulantes, uns vinte homes. O cantar foi recollido por Esperanza Fernández Vernet de boca do mariñeiro Urbano Vasconcellos Otero o 1 de agosto de 1998 e di así:

*El suceso ocurrido en Nochebuena
Nochebuena jamás la olvidaré
naufrió el Aslaug en Farallones
cuantas almas fueron a perecer.*

*Allí en la rompiente de las olas
entre la espuma la proa clavó
se apoderaron de las gigantescas olas
y a Dios su alma entregó.*

*Con pitadas y señales de auxilio
en el mundo nadie les socorrió
noche fiera y desconsolada
cuantas almas destruyó.*

*Imposible olvidar
que todo mi dolor por ellos es orar
y por ellos siempre recordaré
las tragedias del mar y aquellos infelices
la noche de Navidad.*

*Todo el mundo sintió aquella desgracia
aquel recuerdo tan sentimental.*

*Cuantas familias estarán hoy de luto
al recibir la noticia del Aslaug.*

*Hoy se siente desgraciada nuestra ría
a la entrada encalló el Aslaug,
hace meses que varó el gran Pride
y hace años el Escorland.*

*Imposible olvidar pues todo mi dolor
por ellos es orar y por ellos siempre
recordaré las tragedias del mar
de aquellos infelices la noche de Navidad.*

Rivas Cruz e Iglesias Dobbarrio (2000, pág. 68), é dicir, Mini e Mero, recolleron e publicaron a traxedia do *María Juana*, o seu afundimento, morte de sete dos nove tripulantes e o salvamento por parte do barco *Monte Allegro*. Non sabemos as porcentaxes de realidade e de ficción do cantar. Pasamos a transcribilo:

La Tragedia del “María Juana”
Creación: D. Soroco

*Señores, voy a explicarles
esta tragedia del mar,
donde miles de marinos
suelen sus vidas dejar.*

*El veintiocho de Febrero
el «María Juana» zarpó,
para hacer la travesía
que era su demarcación.*

*A las dos horas de marcha
el motor se averió,
y a pesar de repararlo
su marcha disminuyó.*

*Después de unas pocas horas
un engranaje rompió,
y ahora el «María Juana»
casi su marcha perdió.*

*Llegó también el momento
de quedar sin gasolina
y el patrón mandó que echaran
el ancla allí enseguida.*

*Eran nueve tripulantes
entre ellos una mujer
nadie pensaba en el caso
que les llegó a suceder.*

*Durante aquella noche
el viento se levantó,
y azotando a la lancha
el ancla también perdió.*

*Y al amanecer el día
se dan cuenta con horror,
que iban a la deriva
sin tener más salvación.*

*Pasan los días y las noches,
se quedaron sin comida,
y permanecen tendidos
para conservar sus vidas.*

*Todas las lenguas secas,
todos dejaron de hablar
esperando el momento
que les pudieran salvar.*

*Este puñado de seres
perdían fuerzas y energías,
sufriendo hambre y sed
llevaban ya doce días.*

*Al pasar las dos semanas,
la sola mujer que había,
todos se han dado cuenta
que la pobre no vivía.*

*Todos allí la rezaron
el oficio de difuntos,
y con dolor la arrojaron
al infinito sepulcro.*

*Y ocho días después
la siguieron cuatro más
y después de haber rezado
los arrojaron al mar.*

*El patrón de aquella lancha
contra la muerte luchaba,
por salvar a un hijo suyo
que en la embarcación llevaba.*

*En su agonía fatal
y con fuerzas sobrehumanas,
al hijo entre sus brazos
con cariño consolaba.*

*Y a primero de Abril
el pobre padre murió,
con el alma destrozada
de sufrimiento y dolor.*

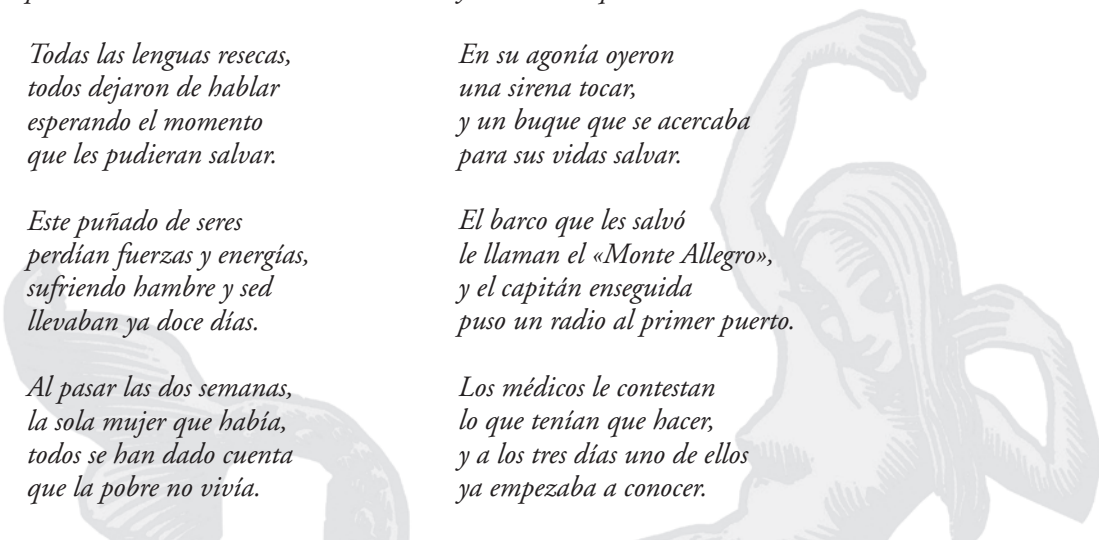
*El compañero del dueño
loco quedó de terror,
queriendo huir de la lancha
en el océano se hundió.*

*Sólo quedababn a bordo
dos jóvenes marineros,
extenuados se hallaban
y eran sólo esqueletos.*

*En su agonía oyeron
una sirena tocar,
y un buque que se acercaba
para sus vidas salvar.*

*El barco que les salvó
le llaman el «Monte Allegro»,
y el capitán enseguida
puso un radio al primer puerto.*

*Los médicos le contestan
lo que tenían que hacer,
y a los tres días uno de ellos
ya empezaba a conocer.*



*El «Monte Allegro» llegó
al puerto de su destino,
y a una clínica han llevado
a los jóvenes marinos.*

*Cuando se encontraban bien
los jóvenes relataron,
y al escuchar este caso
todos quedan asombrados.*

*Dos meses y cuatro días
son lo que han resistido,*

*y esperanzados en dios
sus ánimos no han perdido.*

*Los médicos lo reputan
este caso extraordinario,
por ser el caso mayor
que hasta ahora han registrado.*

*Lucha el marino en el mar
contra las olas bravías,
para el mundo abastecer
sin miedo a perder la vida.*

Anexo IV

Unha sondaxe feita na bibliografía de fala catalá aproveitando a tese de doutoramento de Maria-Teresa Montaña i Martí *Els noms dels llocs sotaiguats de la mar sitgetana a la rapitenca*, publicada pola Diputació de Tarragona en 1991 (Volum segon). É preciso indicar a necesidade de coñecer a talasonimia catalá pola influencia que tanto esta como a propia fala puideron ter no vocabulario mariñeiro galego e na talasonimia do mar galego debido á chegada masiva dos fomentadores mediado o século XVIII.

A seguir transcribimos a totalidade dos talasónimos referidos a afundimentos nun treito da costa catalá para ollar a profusión de información que a toponimia costeira achega e como é moi necesaria a súa recollida:

- *l'Alicantino*. Vaixell de 400/500 tones enfonsat fora la Corballera... La denominació correspon al nom de la embarcació.
- *la Barca d'Almeria*. Transportava peix cap a Barcelona.
- *el Vapor del Més Alt*
- *les Dos Àncores*. Són de la guerra del francès.
- *el Vapor de l'Arbret*
- *l'Aurora*. És una embarcació que portava aquest nom.
- *l'Avio, l'Aparato, l'Avioneta*. Ja no hi és.
- *el Barquet de la Badia*. Va enfonsar-se abans de la guerra del 36.
- *la Barca Cremada*
- *la Barcassa*. Barca bastant grossa, enfonsada.
- *un Tros de Barco*
- *el Barco Cremat*. Ara ja desaparegut.
- *els Barcos*. l'Aurora, el Manescal, i el Sègol.
- *les Barques*
- *el Barquet*
- *els Barquets*
- *el Vapor de la Benzina ou el Benzinero*. Era un vaixell Italià, carregat de benzina.
- *el Betis*. Buc enfonsat.
- *el Brillante*. Vaixell que es va enfonsar no fa gaires anys.
- *el Carboner*. És una barca enfonsada l'amo de la qual tractava en carbó.
- *el Carbuero* Vaixell carregat de carbur, i enfonsat.
- *el Vapor de la Carn...* era de la primera guerra mundial.
- *el Vapor de Caroba*
- *el Vapor dels Carros*
- *els Cartutxos*. Hi ha qui diu que és una roca, qui afirma que és una barca
- *el Casco*. És un vaixell. En treien llengots de plom...
- *la Barca del Caveró*
- *la Barca del Ciment / el Barco del Ciment / el Cimeter*. Vaixell carregat de ciment.
- *la Barca de Clará*. És la Barca de Cal Sus.
- *l'Avion de les Comares*
- *el Cóndor*. Era la primera barca de vela que,

- a Tarragona, s'hi va acoblar un motor.
- *el Cremat del Valencià*. Vaixell de vela que es va cremar.
 - *el Barco de Damianín*. Embarcació carregada de sofre...
 - *la Draga*
 - *el Vapor de la Enclusa*
 - *la Barca de l'Eriçó*. Era una barca de vela, tarragonina, duia el nom de l'amo.
 - *el Clot de l'Espartez*. Vaixell carregat, sota l'espart duia armament.
 - *la Família*. Embarcació de vela, que fa molts anys que es va enfonsar al Moll de Tarragona. Anava carregada de cebes.
 - *els Barquets del Fang / els Barquets del Vi*. A la desembocadura del Ebre. Són dos, un anava carregat de vi, i l'altre no se sap.
 - *el Gànguïl*. Era una embarcació que portava una grua.
 - *el Garrofero / el Garrofaire*. Dues embarcacions conegudes amb el mateix nom, una a la Rapita, ja desapareguda, i l'altra és citada pels pescadors de ... Anava carregada de garrofes.
 - *el Barco de Gata*
 - *la Goleta*. Dues embarcacions, en indrets diferents.
 - *el Granada*. Embarcació carregada de ciment, enfonsada el 1936.
 - *la Grua*. ...i va enfonsar-se davant de Bera, ... fa uns 15 anys.
 - *la Barca del Guano*. Vaixell carregat de guano.
 - *el Llagut*. Del tipus d'embarcació deriva el nom.
 - *la Llanxota*. Era de fusta, ja no hi es.
 - *els Llaurats*. En expressió marinera era un barco que va llaurar el fons.
 - *el Barco de Llevant*. Podria ser el Barco de la Sella.
 - *el Vapor de Llevant*
 - *la Barca del Llum*. Portava, a Barcelona, peix dels llums dels Columbrets.
 - *el Majardà*. Vaixell-hospital que anava carregat de tropa. Es va enfonsar en 29 d'abril de 1914, al recte de la Cala.
 - *la Mallorquina*. A Tarragona, diuen que és un «casco», bocí de vaixell. A Vilanova, és una roca, ...
 - *la Barca de Manan*. Era un barca de vela. No queden restes.
 - *Manat d'Espart*. Embarcació carregada d'espart.
 - *el Manescal*. Era una embarcació que duia aquest nom.
 - *la Barca del Mano*. Es va enfonsar durant la primera Guerra Mundial, diuen que pels volts de 1915.
 - *el Barco del Mármol*. Embarcació carregada de marbre.
 - *el Correu del Mas*. Vaixell francès, enfonsat al freu dit el Mas.
 - *el Moli Nou*. Embarcació
 - *el Vapor de Montmell*. A la Cala en diuen a aquest vaixell: el Carbo-ner.
 - *el Vapor de Morro de Porquet*
 - *el Vapor del Morrot*. Era de la guerra del 1914.
 - *el Navarro*. Embarcació que durant la guerra darrera, un submarí alemany va enfonsar. El nom del vaixell perdura com a talassònim.
 - *el Paillaire*. Embarcació, davant de Tarragona.
 - *el Pailebot*. Embarcació de vela.
 - *el Vapor de cal Palleja*. Coincideixen senyes amb el Submarino.
 - *el Pelaio*. Embarcació, de la qual ja només en queda un bocí. Sembla que es tracta de la Goleta.
 - *el Pepe*. Embarcació, ara recuperada, era fora el Port.
 - *la Perdiu*. És el nom d'un bol.
 - *la Petra / el Santa Petra*. Embarca-



- ció enfonsada davant de Sòl del Riu.
- *el Pedro Pi*. Vaixell mercant, que duia aquest nom, ...
 - *el Picolini*. Embarcació alemanya, carregada de mineral, ...
 - *el Vapor de Pixavaques*
 - *el Tinent de la Plana*. És una embarcació.
 - *la Rapitenca*. Barca d'un home de la Ràpita, podria tractar-se de la Barca del Caveró.
 - *l'Avion de Repinás*. Pot tractar-se de l'Avió.
 - *el Quillat de la Rosona*. Era una barca, l'han tret.
 - *els Saltimbanquis*. És un bol.
 - *les Sapes*. Conjunt de roques, a Tarragona, a un extrem de les quals hi ha una embarcació.
 - *al Ségol*. Es podria tractar d'un vaixell enfonsat, dit així.
 - *el Bol de la Sindrieta*. Era un bol que es feia antigament a vela.
 - *el Barquet del Sorral*
 - *el Submarino*. Era alemany, enfonsat a la guerra del 1914.
 - *la Barca de Cal Sus*. És la Barca de Clarà.
 - *el Tallo del Barco...*, hi havia un vaixell embarrancat.
 - *el Tarongeró*. Vaixell, anava carregat de taronges.
 - *el Submarino de Terra*
 - *el Vapor d'en Terra*
 - *el Barco / el Vapor de Testa de Cap*
 - *les Barques de Testa de Cap*
 - *el Faralló de Trenta*. És un vaixell d'època romana, d'on es recuperen força àmfores.
 - *el Tinent Tretze*
 - *els Trossos*. Era una embarcació que, es fa fer bocins, els quals sovint són recollits amb les eixàrcies.
 - *el Barco del Turó / el Barco de la Sella*
 - *la Valenciana / la Barca del Peix*. Era una barca de Vinarós, que fou venuda a València.
 - *el Vapor*. Embarcació de la guerra del 1918.
 - *els Vapors dels Fons*. Són dos vaixells.
 - *la Barca del Vendrell*
 - *el Vapor del Vi*. Portava una càrrega de vi.
 - *el Vapor de Sant Vicenç*. Enfonsat al Banc de Sant Vicenç.
 - *la Barca del Xarpa*. L'embarcació, convertida en topònim marí, conserva el nom del propietari.
 - *el Submarino Xerinola*
 - *el Xuflero / la Barca del Xuflero*. Embarcació... Pertanyia a Cal Xuflero.

Deste máis dun cento de talasónimos indicadores do afundimento dunha embarcación —e algún avión— tiramos conclusións semellantes ás da costa galega. Os naufraxios provocan nomes no fondo ou nas pedras da ribeira ou nas que velan preto da costa. O nome do lugar débese a:

- O nome da embarcación afundida:
L'Alicantino, L'Aurora, El Manescal, El Navarro...
- O nome ou alcuño do propietario:
El Carboner, La Barca de Damianín, La Barca del Xarpa, La Barca del Xuflero...
- Pola carga que transportaba:
El Vapor de la Benzina ou El Benzinero, La Barca del Guano, La Barca del Llum (unha variedade de peixe), Manat d'Espart, El Barco del Mármol, El Carburo, Els Barquets del Vi, El Garrofero ou El Garrofaire, El Tarongeró (cargado de laranxas, en Baiona temos O Serrón das Laranxas), El Vapor del Vi, El Barco del Ciment.
- Por algunha circunstancia:

El Barco Cremat e La Barca Cremada, que arderon antes do afundimento como El Cremat del Valencià.

- Polo tipo de embarcación:

El Vapor del Més Alt, La Barcassa, El Barquet, El Llagut, El Pailebot, La Draga, El Gànguill (levaba un guindastre), La Goleta, La Grua.

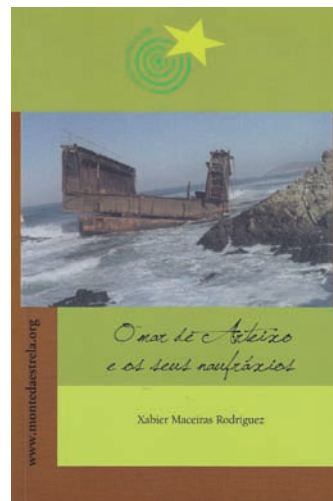


Bibliografía

- Allegue Martínez, Ramón e Allegue Barreiro, Ramón (1996). *Mar Tenebroso. A Costa da Morte do Sol*. Vigo.
- Alonso, Fran (2010). *Voces da Groba, voces de Berlín*. Edicións Aguatinta (nº 17)
- Anca Alamillo, Alejandro e Pazos Pérez, Lino J. (2006). *Naufraios de la Armada española ... y otros sucesos marítimos acaecidos durante el siglo XX*. Real del Catorce Editores. Madrid.
- Angueira Viturro, Anxo (2012). *Iria*. Edicións Xerais. Vigo.
- Bernárdez Vilar, Xoán (2013, 2ª ed.). *O extraordinario mundo da Ora Marítima*. Vigo.
- Calo Lourido, Francisco (1996). *Xentes do mar. Traballos, tradición e costumes*. A Nosa Terra. Vigo.
- Costas Goberna, Fernando Javier e De la Peña Santos, Antonio (2011). *Los barcos de los petroglifos de Oia. Embarcaciones en la prehistoria reciente de Galicia*. Autoridad Portuaria de Vigo. Vigo.
- Díaz Guerrero, Francisco (2002). *Naufraios no mar de Vigo*. Edicións Xerais. Vigo.
- Diéguez Pardo, Natividade; Arias Chachero, Patricia e Fernández Cabanelas, Arximiro (2013). *A talasonimia do Grove*. Difusora de letras, Artes e Ideas.
- dos Santos Graça, António (2005, 5ª ed.). *O Poveiro*. Publicações Dom Quixote. Lisboa.
- Fernández Pazos, Xosé María (2011 2ª ed.). *Sálvora. Memoria dun naufraxio. A traxedia do Santa Isabel*.
- Ferreiro, Martín (1880). *Conveniencia de establecer una Sociedad Española de Salvamento de Náufraios*. Madrid.
- Filgueiras Rei, Ana (2008). *O val de Elviña, a identidade cultural na memoria*. Universidade da Coruña.
- González-Alemparte Fernández, Juan Manuel (2003). *Crónicas históricas de las islas Cíes. (De mitos, ermitaños, piratas y mar por medio)*. Briga Edicións. Betanzos (A Coruña).
- González Suárez, Unai (coord.) (2009). *Aguíño 50 anos de parroquia. Historia e memoria dun pobo mariñeiro*. Asociación Francisco Lorenzo Mariño.
- Iglesias Dobarrio, Baldomero e Rivas Cruz, Xosé Luís (2000). *Cantos, coplas e romances de cego (II). Recopilación de Mini e Mero*. Ophiusa ensino. Lugo.



- Lema Suárez, Xosé María (2013). *Costa do Solpor*. Ed. Xerais. Vigo.
- Lopes Alves, Joana (1999). *Roteiro de pedras das costas da Ericeira e Cascais pelo pescador Fernando Brites*. Mar de Letras Editora. A Ericeira.
- Maceiras Rodríguez, Xabier (2012). *O mar de Arteixo e os seus naufraxios*. Asociación Monte Estrela.
- Montaña i Martí, Maria-Teresa (1991). *Els noms de llocs sotiaguats de la mar sitgetana a la rapitenga. Inventari*. Volum segon. Diputació de Tarragona. Tarragona.
- Patricio Cortizo, Fernando (2000). *Historia da costa galega e os seus naufraxios (séculos I ó XIX)*. Edicións Lea. Santiago de Compostela.
- (2004). *Historia da costa galega e dos seus naufraxios. Século XX*. Edicións Xerais. Vigo.
- Pazos, Lino J. (2001). *Naufragios en las Rías Baixas*. Vigo.
- (2002). *Sumergibles, submarinos. Guerra submarina en Finisterre (1914-1945)*.
- (2003). *Naufragios: Costa NW (1900-2002)*.
- (2007). *Trasatlánticos alemanes en corso. I Guerra Mundial*. Damaré edicións.
- (2007). *Naufragios en las Rías Baixas*. Damaré Edicións.
- Pereira, Dionisio (2010). *Loita de clases e represión franquista no mar (1864-1939)*. Edicións Xerais. Vigo.
- Piñeiro de San Miguel, Esperanza e Gómez Blanco, Andrés (2004). *Homes de ferro en barcos de madeira. Aqueles pescadores da Coruña*. Betanzos.
- Puentes Novo, Hixinio (2003). *Os naufraxios da Galicia Norte (Provincia Marítima de Ferrol)*. Edicións Lea. Santiago de Compostela.
- (2004). *Os naufraxios da Galicia Norte II (Provincia Marítima de Ferrol)*. Edicións Lea. Santiago de Compostela.
- (2005). *La galerna de 1961*. Laverde Producciones y Ediciones. Santiago de Compostela.
- Riveiro Coello, Antón (2013) *Acordes naufragos*. Ed. Galaxia.Vigo.
- Rodríguez Álvarez, Roberto e Vilar Pedreira, Xosé Lois (2004). “Toponimia marítima e fluvial desde o Miño a Panxón”. En *Ardentía*, núm. 3. Xuño 2006. Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial. Cambados.
- Rodríguez Corral, Javier (2009). *A Galicia castrexa*. Edicións Lóstrego. Santiago de Compostela.
- Rodríguez Rodríguez, Manuel (1976). *Hidrotoponimia de la Ría de Arosa. Accidentes costeros, emergentes y submarinos con sus coordenadas*. Seminario Fontán-Sarmiento de Hagiografía, Toponimia y Onomástica de Galicia. Santiago de Compostela.
- San Claudio Santa Cruz, Miguel (1997). *Tesouros Asolagados*. Edicións Lea S.L., Santiago de Compostela.
- Sánchez Fraga, Francisco (2011). *Santa María del Cabo Corrubedo (coto del mismo nombre)*. Deputación da Coruña. A Coruña.
- Sarmiento, Martín (2001). *Viaxe a Galicia 1745*. Edición e estudo crítico de J.L. Pensado. Ed. Toxosoutos. Noia.
- Tojo Ramallo, José Antonio (2000). *Lobos Acosados*. Laverde Ediciones S.L., Santiago de Compostela.
- Tort, Joan (2006). “Els nom de lloc i el territori: La toponímia dens de la geografia”, en Mallorquí, Elvis (coord.) *Toponímia, paisatge i cultura: els noms des de la lingüística, la geografia i la historia*. Universitat de Girona.
- Trigo, José Manuel e Trigo, Ramón (2010). *O Burato do Inferno*. Kalandraka Editora. Pontevedra.



- Trilla i Morató, Enric (2007, 2ª ed.). *Naufregis a la mar de l'Alt Empordà*. Edicions Brau. Figueres.
- VV. AA. (2006). *O salvamento do Ariete*. Confraría de Pescadores de Lira.
- VV. AA. (2008). *Os nomes do noso mar*. Confraría de Pescadores de Lira.
- Ventoso Mariño, Xosé Antonio (2003). *As sombras dos mortos. Historias de Naufraxios en Cabo Corrubedo*. Deputación da Coruña. A Coruña.
- (2011). *As fanequeiras da ría*. Concello de Ribeira.
- Vilar Pedreira, Xosé Lois (2008). *Talasonimia da costa sur de Galicia*. Instituto de Estudos Miñoranos. Gondomar.
- (2013). «Os naufraxios do mar de Baiona». *Revista do Instituto de Estudos Miñoranos*. Páxs. 95-96.
- Vilar Pedreira, Xosé Lois e Carreiro, Pepe (2008). *Os nomes do mar de Baiona e Panxón. A toponimia do mar contada á xente miúda*. Instituto de Estudos Miñoranos e ANPA do colexio de Camos.
- Vilar Pedreira, Xosé Lois e Rodríguez Álvarez, Roberto (2005). “Os nomes do mar” en *Raigame* núm. 22. Revista de arte, cultura e tradicións populares.
- Villar, Domingo (2009). *A praia dos afogados*. Ed. Galaxia. Vigo.

Documentos

- Regulamento de la Asociación Benéfica de Marineros-Pescadores de Bayona «La Anunciada». 1931.
- Libro de constitución e contabilidade de «La Sociedad de Pesca y Salvamento Neptuno». 1905
- Caderno de marcas de Fernando Acevedo Acevedo, «Majinó». 1955.

Prensa

- *Faro de Vigo*
- *El Pueblo Gallego*
- *El Miñor*

Ó neto do *Rapasiño*, Fran Alonso, que botou un iate alemán ás pedras de Oia para poñer a Serra da Groba na literatura universal.

Aelalasdúas,cifrasdecalloaxirísima,SabelaeXiana.





Naufraxios literarios e reais

Hixinio Puentes

Existen pobos, que por estar asentados lonxe do mar, non sentiron nunca a necesidade de navegar, como senten os pobos insulares e todos os que viven a carón do mar e precisan da arte da navegación para se relacionar co mundo, facendo realidade aquela frase que Plutarco atribuíu a Pompeio: *Navigare necesse, vivere non est necesse*.

Todo o que flota é susceptible de afundir. Por unhas causas ou outras, imos da navegación ao naufraxio. As principais causas dos afundimentos son múltiples e van dende a violencia do mar que produce vías de auga ou fende os barcos pola metade, á acción bélica, os neboeiros, a negligencia, as perturbacións magnéticas, como acontece entre Ortegal e Candieira, onde os compases náuticos se volven tolos, a difícil navegación a vela en zonas nas que son frecuentes os temporais. Os mariños din que entre o Ortegal e Fisterra é onde nacen todos os ventos. O Pai Sarmiento di na súa *Colección de voces y frases gallegas* que a verba catarata en galego dise freixas, do latín *fragium-ii*, e da expresión latina *navis fragium* xorde a verba *naufragium* —perda ou ruína da embarcación no mar, río ou lago navegábel. Naufragar é ir a pique ou perder a nave. Os episodios de tempestade ou naufraxio —segundo o investigador Herrero Massari— fuxirían de calquera notoriedade de non cobrar realidade por medio da palabra. O naufraxio relátase por escrito, ou oralmente, até se mudar nun argumento literario. A narración de quen sobrevive a el esperta, en quen a le ou escoita, emocións previstas que xeran unha retórica propia con resonancias no ámbito socio-literario. Eu tomei afección por estas historias mariñeiras, escoitando anécdotas vividas polos vellos matalotes xubilados da miña vila, cando se xuntaban no adro da igrexa a falar dos seus naufraxios, das travesías atlánticas, da navegación nos buques estranxeiros nos tempos da Primeira Guerra Mundial ou dos transbordadores entre a Habana e Florida. Tamén hai quen dun xeito máis profesional se dedica a escribir sobre estes temas —como veremos logo— ou quen por entreter unha audiencia, relata

historias de naufraxios na costa galega, como fixo Quico Cadaval durante a Xeira Marítima do Instituto de Estudos Miñoranos, en agosto de 2013.

Falar de barcos é apaixonante pero tamén é triste, pois cadra que aqueles que teñen historia normalmente son os que produciron máis dor. A vila de Mugar dos sabe moito disto pola perda de tantos faluchos pesqueiros. Desgraciadamente estes barcos con historia son tantos que falar deles sería unha verdadeira historia interminábel. Nun cálculo inxenuo dos afundimentos de buques na historia universal barállase a cifra dun millón. Existen estatísticas de sinistros atendendo o número de vítimas, relacións de buques afundidos na Primeira e Segunda Guerra Mundial, literatura suficiente sobre espolios de tesouros asolagados, pecios que existen e pecios que desapareceron, mapas de pecios na plataforma continental elaborados en base aos datos proporcionados polas sondas/plotter nos arrastreiros e informacións sen conto no Arquivo de Indias de Sevilla, no Arquivo Museo Álvaro de Bazán ou Arquivo Histórico Xeral da Mariña Española (en Viso del Marqués, Ciudad Real) e nos das distintas Zonas Marítimas. Cando se fala de grandes naufraxios todo o mundo evoca sempre o mesmo: o do *Titanic*, que certamente foi o máis soado; pero houbo outros de maiores proporcións, e a meirande traxedia acontecida no mar foi a do transatlántico da Alemaña nazi *Wilhelm Gustloff*, torpedeado no Báltico en 1945 por un submarino soviético. O cálculo aproximado de vítimas, a maioría mulleres e nenos que fuxían do exército roxo, superou cinco veces o do *Titanic*.

En Londres, na sede da Lloyd's Register, hai un departamento chamado Cámara dos Horrores, coas paredes acuguladas de telegramas e radiogramas relativos a toda clase de accidentes de barcos. Neste departamento pendura a campá da fragata *Lutine*, cargada de ouro inglés, único obxecto que se salvou do seu naufraxio na costa holandesa no ano 1799. Cando soaba esta campá, todo Londres sabía que acontecera algún accidente no mar. En Galicia os accidentes coñecíanse pola prensa da época ou a transmisión oral, e tamén se recolleron campás dos buques afundidos que serven de sinos nas igrexas dos pobos da costa, como a do *City of Agra*, regalada pola Compañía de Salvamentos á igrexa de Camelle, a campá de babor do *Highland Warrior* na igrexa de Pantín, a do *Miramar* na de San Bartolo de Cariño, ou a dun barco inglés naufragado na Guarda na ermida de San Caetano.

No mar de Galicia sempre lembraremos o *HMS Captain* fronte a Fisterra, o correo *Santa Isabel* en Sálvora, a flota de Martín de Padilla, onde morreron máis de 1700 homes por Fisterra; o *Serpent*, *Irish Hull* e *Trinacria* na Punta do Boi, a fragata *Magdalena* e bergantín *Palomo* en Viveiro, o *Salier* en Corrubedo, o capitán que quixo afundir co seu correo *Larache* na Ximiela no San Xoán de 1909, a colisión entre o *Douro* e o *Irurac Bat*, do *Wolfstrong* en Arou, o *Cason*, o *Urquiola* ou o *Prestige*, o submarino alemán *U966*, afundido na miña vila, ou a traxedia de Celeiro e Espasante na galerna do 1961. Estes e moitísimos outros foron os verdadeiros monstros das nosas augas que causaron moita dor e espanto. Estes casos e outros igualmente tráxicos ou interesantes sempre permanecerán na memoria do pobo e relatáronse e volveranse relatar milleiros de veces.

Agora temos que preguntarnos por que se fala ou escribe sobre naufraxios. Se será acaso un sentimento de morbosidade o que nos empuxa a facelo, ou unha afección polo extraordinario, como se fai nas literaturas co suspense, ou películas de terror? Se será porque buscamos o extraordinario, algo tan transcendente como é a morte de seres humanos para provocar no lector/espectador un sentimento contrario máis achegado ao civismo e respecto ás leis? Acontecerá o mesmo coa literatura de naufraxios? Escríbese deles para previr, ensinar, ou amosar o perigo? Ou será acaso que existe en moita xente relacionada con este mundo do mar unha disposición afectiva polos barcos, provocada pola súa beleza? Certo que dos buques pouco se pode dicir á parte do seu comportamento, características particulares e individuais, como sucede coas persoas, se non teñen outra historia. Esa historia estará sempre relacionada con sucesos extraordinarios ou tráxicos.

As nosas ribeiras están inzadas de cruces de pedra que nos lembran as desgrazas habidas. Estanislau Fernández de La Cigña fixo un estudo titulado *Cruces mariñas e de mala morte das costas galegas*. En cada cruz e cada barco naufragado hai unha historia trágica e literaturizábel. A devoción dos mariñeiros pola Virxe do Rosario, tradición que ten a súa orixe na gloriosa batalla de Lepanto, ou pola do Carme e as procesións relixiosas por mar, procuran a protección das súas vidas e a abundancia da pesca. En 1814 a dotación do cachemarlín do Porto do Son *San Antonio y Ánimas*, a piques de naufragar no Cabo Tres Forcas (Melilla), ofrecía o mastro trinquete á Virxe do Carme para que os librase do perigo. Por iso se dicía no mar «Vogue o que saiba vogar e faga coro o que saiba rezar». Os sobreviventes do *Miramar*, ao pé mesmo do Cabo Ortegal, en 1918, tamén ofrendaban en Palma de Mallorca á Virxe do Lluch o cabo polo que palmearon para se salvar. Outras veces ofrendaban un mastro. Uns mariñeiros da miña vila estiveron dous días descalzos dentro da igrexa tras salvarse na galerna do 1961 e ofrendaron un manto cos seus nomes á Virxe do Carme. Neste ano chegou a Compostela, tras percorrer preto de cen mil quilómetros visitando santuarios marianos, un gaditano único sobrevivente dun naufraxio en Noruega. A oración e a acción de grazas sempre estará presente entre os mariños que se ven tantas veces en grandes penalidades. Así o indica aquel refrán galego: «*Quen non saiba rezar, métase no mar*». Por iso mesmo tamén está tan frecuentada entre os mariñeiros a blasfemia contra Deus e as virxes nas distintas advocacións, agás a do Carme, á que se garda o máximo respecto. No río Nervión hai un lugar chamado “A Salve”. En chegados alí, os mariñeiros de Bilbao xa podían ver o santuario da Virxe de Begoña. Era o lugar e momento para a acción de grazas por chegar a porto incólumes. Algo semellante acontece na ría de Viveiro: cando un barco sae faenar, antes de dirixirse a mar aberto, o patrón aproa o barco á capela do Ecce Homo, fronte á ponte da Misericordia. Aínda hoxe en día, como o patrón se esqueza de poñer a proa nesa dirección solicitando a súa protección, é chamado polo armador para que vire en redondo e cumpra coa tradición. De non facelo van con eles malos agoiros. Cando pasaban nun barco por diante da illa da Creba, en lembranza á Virxe do Mosteiroño, o patrón e mariñeiros tiraban as boinas das testas, e antes de rezar unha Avemaría dicían en voz alta:

*Salve Señora
que estamos na Creba.*

Todo o mundo sabe que nas costas de Galicia hai un litoral entre Roncudo ou Sisargas e Corrubedo coñecido como Costa da Morte, polos moitos barcos que alí se perderon. O mestre de Camelle Xosé Baña Heim, en *Viaje a la Costa de la Muerte. Historia y anecdotario de sus naufragios*, fixo unha relación dun cento e medio de perdas de buques maiores ou mercantes acontecidos sobre esta costa, só entre Roncudo e Corcubión, nun período de cen anos. Verdadeiramente abraía tanto naufraxio, e de seguro que non é un traballo exhaustivo nin tampouco se fai relación dos barcos pesqueiros, pero pon en poleiro a triste sona da Costa da Morte e é o verdadeiro motor de arranque en Galicia das relacións de naufraxios. Logo viñeron traballos



similares doutros autores sobre outras zonas de Galicia, sendo entre eles os máis coñecidos: Miguel San Claudio Santa Cruz, Hixinio Puentes, Anca Alamillo, Fernando Patricio Cortizo, Francisco Díaz Guerrero, Xavier Maceiras Rodríguez, Lino J. Pazos, Juan Carlos Salgado, José Antonio Tojo Ramallo, etc.

Antes da creación do servizo de gardacostas británico, a comezos do século XIX, as mulleres do litoral de Cornualles rezaban unha antiga pregaría deste teor:

*Oh Señor, non che rogamos que haxa naufraxios
pero se ten que habelos
que sexa nas costas de Cornwall
para proveito dos seus pobres habitantes.*

Os naufraxios xeraron afección polas crebas, a procura de achados polas ribeiras, e todos coñecemos personaxes singulares que percorren de mañanciña as praias, deixando as súas pegadas na area, á procura dalgunha cousa de utilidade que a resaca deitou na beiramar. Non se garda memoria histórica de comportamentos salvaxes e crueis dos crebeiros ou raqueiros no noso litoral, como aconteceu nas costas doutros finisterres europeos, nin se repetiu a pillaxe como a do buque *Priam* por Malpica, pero algúns casos censurábeis si se coñecen. E corren as lendas de boca en boca e falouse moitas veces dos naufraxios provocados por fachos nos cornos dos bois vagando pola ribeira, ou campás tanguendo pola banda de Traba de Laxe, ou de relacións internacionais de raqueiros, como se chegou a falar no caso do *Serpent*. Din que este barco tiña a misión secreta de levar dúas arcas ateigadas de guineas de ouro a Sudáfrica e unha delas non apareceu. Coido que como mito ou lenda literaria está ben, son fantasías que non poden ser certas, nin as violencias ou crimes contra os náufragos como os acontecidos noutros séculos en Irlanda e nos Finisterres europeos. O que si aceptamos é o despoxo de prendas aos cadáveres e a amputación de dedos para apropiarse de aneis. Diso sempre houbo en todas as xeografías do mundo, os despoños das batallas, os restos das catástrofes. Un amigo meu de Camelle, Xan de Aurelia, tenme referido algunha vez como, cavando na horta familiar, desenterraba máquinas de escribir e o seu avó, coñecido por *Sorrita*, cando había naufraxios pola zona enviaba os seus empregados ou xornaleiros apañar despoños pola ribeira.

O mestre de Camelle Baña Heim, no seu libro xa mencionado, refire:

Os anciáns de Santa Mariña contan que, antigamente, existía o costume de percorrer a ribeira nas noites de temporal, para recoller o que o mar ía lanzando a terra, froito do alixeiramento da carga de cuberta que facían moitos barcos cando o temporal cobraba forza ou do desprendemento do que aínda se mantiña aprisionado nas adegas dos barcos naufragados. Todo isto –madeira de Riga, caoba ou ébano, con pechaduras de metal, pipos de aceite, alcol ou pintura– era logo vendido a bo prezo pola súa elevada calidade e a escaseza na zona.

O novelista andaluz José Mas, na novela *Costa da Morte* (1928) escribía:

Quedaban os outros piratas, os da costa, os que burlaban na sombra aos carabineiros e recollían o que o barco, xa desfeito polas rochas, lanzaba ás praias. Era a xente máis pobre e máis miserábel do litoral.

Tamén Méndez Ferrín dicía en "Quai des Brumes", pertencente ao poemario *Estirpe* (1994):

*Pior fono os de Malpica
que –coma sempre, coma sempre– puxeno fachos deica Pennmarc'h
e fixeno ceifa nos dentes de ouro dos afogados.
E andaran ás crebas!*

Moi soados foron os espolios realizados no *Gran Liverpool* (1846) na praia de Gures. O seu capitán Macleod antes de suicidarse nun hotel da Coruña cunha navalla barbeira, escribiu como, mentres os pasaxeiros tentaban chegar a terra loitando coa resaca, unha multitude case espida chegou das aldeas veciñas e saqueou canto puido:

Fomos roubados e espoliados de todos os xeitos posibles. Houbo damas que esconderon as alfaías en falsas faldriqueiras baixo o refaixo pero tras acadar a praia os paisanos ofrecéronse a lles secar os vestidos e devolvéronlles secos e roubados.

E o do vapor *Sidon* (1885) na praia de Riás (Malpica), onde algúns raqueiros morreron afogados polo peso dos fardos apañados; o do transatlántico inglés *Southern Cross* (1909), o do *Juan Manuel Urquijo* (1928), o do *Herada*, perdido no Cusiñadoiro (por S.E. de Touriñán), sendo saqueado polos camariñáns en marzo do 1953. Ou, por poñer un só exemplo de fóra de Galicia, o acontecido preto de Brest ao *Gorbea Mendi* (1911), que os pescadores bretóns da illa Moleine desvalixaron completamente nunha noite, incluídas as equipaxes da dotación. Sabemos que ao *Costa Concordia* tamén lle roubaron a campá baixo o mar. Un caso curioso no tema das crebas foi o do cargueiro *Transpacific*, varado en Terranova polo 1971: as máquinas de discos non serviron por falta de moeda alemá, e os 200 cortacéspedes tampouco foron útiles por non haber herba na illa, e aquí tamén se repetiu o caso do leite condensado empregado en Camelle para pintar.

Eu teño mirado en moitas casas particulares reloxo, barómetros, compases, botes salvavidas, bitácoras, sextantes, moblaxe diversa, vaixelas e outros efectos recollidos que nos lembran as historias de moitos buques; e teño falado con algúns homes que aínda lembraban barcos perdidos nos tempos da Primeira Guerra Mundial e a chegada de náufragos ás nosas praias. Así sabemos de grandes exemplos de humanidade como deu sempre o pobo de Cariño con tantos náufragos como alí aportaron.

O tema lendario das crebas na Galicia do século XIX, cos seus fachos accesos para enganar os barcos, está recollido polos irmáns Xosé Manuel e Ramón Trigo nun cómic, *O burato do inferno* (Faktoria K - Kalandraka, 2010); Ramiro Pinilla reflectiuno na novela *Las Ciegas Hormigas* (Premio Nadal 1960); ou o negocio dos sinistros mariños relatado por Robert Louis Stevenson en *The Wrecker* (1892) [*Os traficantes de naufraxios*].

O litoral galego está inzado de topónimos que fan referencia a naufraxios e coido que Xosé Lois Vilar xa se encargou debidamente da talasonimia.



Con todo, vou dar unha pequena amosa de varios microtopónimos derivados dos naufraxios sabendo que quedan no litoral galego moitísimos outros por recoller. Así, en Laxe, a Pedra do *Atain*; na Marufa do Cabo de Bares a do *Cebú*; en Prior a Punta do Correo, así denominada pola perda en 1915 do transatlántico *Highland Warrior*; o illote Manánimo en Sisargas, onde afundiou o navío *Magnánimo* no século XVIII; e na súa axuda perdeuse tamén o bergantín *Cuervo* xerando os Baixos do Corvo; O *Trier*, embarrancado en 1902 ao leste da Punta Langosteira (Coruña) deu o nome de “O Triel”; o baixo Cunichán, fronte a Cabo Silleiro, derivou do naufraxio do *Cullingham* en 1906; os baixos do Oropesa na Guarda, a Punta do Generosa en Espiñeirido (Muxía), o taro da Carabela fronte a Ribadeo, a punta do Diñeiro en Fisterra, onde chegaban restos dos galeóns da flota de Martín de Padilla, o baixo do *Lanskrona* na illa Coelleira, o baixo do *Serpent* na Punta do Boi, etc, etc, son parte dos topónimos derivados dos sinistros nos que agora non vou abundar máis.

O meu bisavó Antonio Castaño Echevarría, patrón de cabotaxe dos pailebotes de finais do século XIX, percorría o litoral ibérico no seu barco, o *Nuevo San Antonio*, dunhas 100 toneladas. Un día, axudando a estrar unha corte dos animais con estrume do monte, díxolle á súa esposa Benigna Pereiras Blanco “a Ferreira”: «*Benigna! Ai quen me dera tantas veces esta cama no mar.*» Ela contestoulle: «*Meu Antoniño, se queres deixar o mar, déixao. Vendemos o barco e mercamos terras.*» Con todo a Ferreira, muller ben disposta e gobernadora, díxolle a algunha das súas amigas: «*O meu Antonio é unha miga folgazán.*» Vendeuse o pailebote e estaba no Barqueiro listo para saír navegar. Na mañá do 2 de decembro de 1893 o meu bisavó botou unha ollada pola fiestra e, como non o viu, sentenciou: «*O barco non está no porto. O barco perdeuse.*» Certamente, desapareceu coa dotación completa de 5 homes pola Mariña Lucense. Ese día co temporal de inverno naufragaron na mesma zona o bergantín goleta *Pepita*, o pailebote *Saturnina*, o bergantín *Viavélez*, a lancha pesqueira *Perseverancia* e outra mais de Castropol. Foron 23 homes en total os que se perderon. O barco da casa non se chegou a cobrar pero á Ferreira nunca lle escoitaron lamentarse por iso; só se laiaba polos pobres mariñeiros que alá quedaron. Como refire Palacio Valdés en *El señorito Octavio* das interminábeis oracións da época, así todos os días cando miña bisavoa se erguía de mañanciña, abría a fiestra, saudaba o día e ao tempo de bendicilo facendo a cruz coa man, dicía esta pregaría:

*Deus bendiga canto vire e non vire.
Polos camiñantes e navegantes,
Deus os traia a porto de salvación.
Polos froitos de mar e terra,
Deus os traia a mans de pecador.*

Lendas ou mitos sobre o mar

Neste mundo mítico ou lendario temos sereas, illas errantes, cidades asolagadas, peixes que tragan imaxes relixiosas ou levan na testa a figura da Virxe ou a cruz de Santiago no lombo, historias de afogados, de monstros mariños, de baleas, historias da pesca da pescada no Gran Sol, do bacallau en Terranova ou do marraxo no Atlántico Sur.

Tamén existen de carácter relixioso, como aquela lenda do apóstolo Santo Andrés, que se queixou cando chegou a Teixido e Deus díxolle: «*Quédate aí Santo Andrés, que de vivos ou de mortos todos te virán ver.*» Por iso di a copla:

*Meu glorioso San Andrés
que estás no cabo do mundo;
só por te ver, meu Santo,
tres días hai que non durmo.*

O milagre de San Gonzalo, bispo de Bretoña (Mondoñedo), afundindo naves inimigas coa oración, é unha tradición oral britoniense do milagre que liberou Galicia do perigo doutra cruenta invasión normanda. E nestes tempos tamén aparecera nas praias de San Cibrao unha balea xigante berrando con tal potencia que se escoitaba dende moi lonxe. Cando se achegaron á balea, esta abriu a boca e Gonzalo meteuse dentro. Ao pouco tempo saíu cunha imaxe da Virxe na man que se venera hoxe na igrexa de San Román de Vilaestrofe. A balea desapareceu e nunca máis se soubo dela. Pero hai moitas outras:

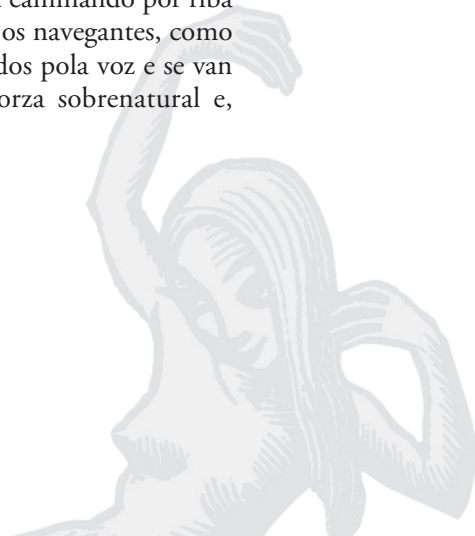
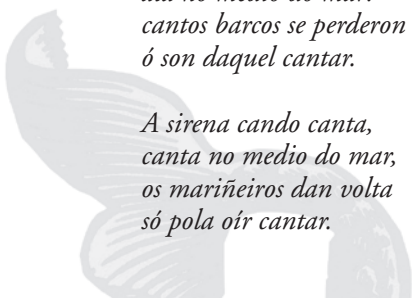


- A lenda do lume de San Telmo, ou fogo do Frade.
- A tradición tamén fala do flota do rei burgundio Gontram, que declarara a guerra ao visigodo Recaredo e sufriu un desastre mariño en lugar indeterminado da costa Cantábrica no ano 585.
- A serpe mariña xigante que se achega a San Cibrao cada sete ou nove anos.
- Nunha praia de Corme hai unha caverna conectada cun lugar encantado onde uns trasnos mariños gardan moitos tesouros apañados dos naufragios da zona.
- E moitas outras como a do home de Sagres que está recollida na obra *Antiga dorna polbeira de Castiñeiras*, de Juan Pérez Martínez, “Xandomar”.
- As lendas irlandesas que falan da tormenta máxica provocada polos Tuatha de Danann contra a flota dos milesios, xente galega invasora descendentes de Breogán. O druída e bardo Amergin logrou parar o temporal salvando a todos agás os do barco de Donn, o fillo máis vello de Mil, que naufragou.
- Mesmamente poderíamos mencionar Lucio Anneo Floro, quen afirmaba que Décimo Xunio Bruto contemplou con certo espanto ou horror de sacrílego cómo preto de Fisterra o sol naufragaba ou afundía no mar e unha lumarada saía das augas.

No mundo das lendas encontramos as sereas como seres malignos: a serea albíscase en ocasións nadando entre as ondas ou camiñando por riba delas, á procura das embarcacións. O seu canto atrae os navegantes, como a Maruxaina de San Cibrao, que a escoitan enfeitizados pola voz e se van achegando cabo da costa, impulsados por unha forza sobrenatural e, desnortados, naufragan. Coplas populares así o din:

*Oín cantar a sirena
alá no medio do mar:
cantos barcos se perderon
ó son daquel cantar.*

*A sirena cando canta,
canta no medio do mar,
os mariñeiros dan volta
só pola oír cantar.*



*Alá no medio do mar
oín cantar a sirena;
¡vállame Deus que ben canta
unha cousa tan pequena!*

A serea de Fisterra, supervivente da cidade de Duio, atrae fatidicamente os mariñeiros que, cando navegan fronte ao *Promontorium Nerium*, invocan o Santo Cristo para protexerse dela:

*Santo Cristo de Fisterra,
Santo da barba dourada,
Dáme o ventiño na popa
Para montar Touriñana.*

Tamén cantan:

*Santo Cristo de Fisterra
mándano-lo vento en popa,
para pasar Touriñana
que témo-la vela rota.*

Non podemos esquecer o grande fabulador Álvaro Cunqueiro quen, con *Fábulas y leyendas de la mar*, nos leva por un mundo fantástico ver as sereas e fálanos das antigas navegacións e ilustres navegantes, de mitos, deuses, demos e mundos somerxidos.

Sempre permanecerán nas lendas galegas unha praia de Camariñas que ao se perder o *Banora* ficou sementada con doce millóns de laranxas e vendéronse pola comarca de Bergantiños e Compostela; os xoguets de latón e acordeóns do *Palermo*, aparecidos nas praias de Corrubedo e que deron pé a relatos de música misteriosa; o barco que se perdeu na Pena das Ánimas, na entrada do porto coruñés, cargado de alpargatas e que foi orixe do comercio de calzado na cidade; o *HMS Captain*, onde perderon a vida preto de 500 mariños de familias sobranceiras británicas; a do *Serpent*, preto de Santa Mariña, que foi causa de construír un faro mellor que o existente naqueles anos e mais o cemiterio onde repousan as vítimas, sobre a campa das do outro buque, o *Irish Hull*, e será nestes tempos obxecto de peregrinación; a do *Priam*, nas illas Sisargas, que deu ocasión de gran roubo e violencia; o cemiterio dos gregos nos baixos do Carrumeiro Chico, entrada da ría de Corcubión, onde se perderon tantos buques desta nacionalidade; o ruso *Boris Shelbodaiev*, o “barco do gas”, quebrantado no mesmo coído de Camelle onde viviu aquel alemán solitario, Manfred; a Furna dos Defuntos Queimados, no coído de Lucín, onde quedaron os corpos dos ingleses imposibles de recuperar mesturados con cabos, cera e madeiras do *Trinacria*, perdido por 1893; as pacas de goma virxe atopadas nos anos da Segunda Guerra Mundial por todo o litoral galego; a vila de Fisterra evacuada por causa do afundimento do *Cason*, cargado de bidóns tóxicos que estivo nun tris de acabar coa Alúmina de San Cibrao; a pataca baraloca, así chamada polo lugar onde embarrancou o *Lilias*, en Céltigos (Ortigueira); as mareas negras do *Prestige* e do *Andros Patria*; o mercado de frigoríficos na Mariña Lucense procedentes dos contedores do *Visha Aja*; o francés *Nil*, chamado o “barco do champaña”. E igualmente poderíamos mencionar innumerábeis lendas xeradas polos buques perdidos.

As protestas de mar, declaracións de sinistros ou cartas de sobreviventes, son testemuñas de primeira man dignas de ter en conta á hora de valorar a literatura oral. Vexamos varios casos:

A fórmula das protestas de mar no século XIX adoitaba facerse deste teor:

Ante nós, George Moss, cónsul de España en Santa Helena, compareceu o señor Juan Pedro de Badiola, capitán despois de Deus da barca Matilde [...] quen nos fixo a declaración seguinte e por este instrumento protesto pública e solemnemente cantas veces sexa necesario en dereito cara e contra todas e cada unha das persoas a quen interese ou poda interesar, contra os ventos, ondas e perigos dos mares e contra todos e cada un dos accidentes, causas e motivos polos que se viu precisado a abandonar dito buque. En fe do cal se estende a presente.

Na declaración do naufraxio do bergantín bilbaíno *Santa Ana* acontecido por Helgoland (Mar do Norte) repítese a fórmula usual:

Parte do cargamento xurdiu preto dunha illa próxima e que «se algo aparecía, só a aqueles habitantes das illas tocaba salvalo, segundo as leis do país.» Logo se presentaron no consulado e alí se formulou a protesta «unha, dúas e tres e as demais veces en dereito necesarias contra o mar e as súas ondas, ventos e temporais, aseguradores e recibidores, cargadores e fretadores, e contra quen haxa lugar e corresponda, por non deber ser de conta do capitán nin da súa tripulación, mediante ter cumprido todos con exactitude, esmero e suma vixilancia cos seus respectivos deberes...»



A declaración máis breve que se fixo nunca dun naufraxio foi polo vapor *Iñake* da Compañía Navieira Basoa, que embarrancou na praia de Umbreda, lugar coñecido como “Los Caballos de Suances” e que foi moi comentada. Sabemos do laconismo espartano en homes feitos e dereitos, tamén do País Vasco, tanto que mesmo nos fan rir. No momento de facer a protesta de mar e o comandante de Mariña preguntar ao capitán bermeano Modesto Segundo Luzárraga Goitisolo, de alcume “Larancas”, como sucedera o accidente, a causa que o xerou, a súa resposta foi soamente esta:

Fácil!

Relato que o buzo Laureano facía en 1931 a Francisco Camba para o diario gráfico *Ahora* sobre o pecio do *Salier*, afundido en 1896 en Corrubedo:

Foi hai moitos anos, cando o do Salier sobre as Bazoñas. Nin para recoñecelo se puido ir a el nuns días. O mar non deixaba. Nisto acalmou un pouco e dan comezo os traballos. Baixamos ás bodegas, botámonos decididamente polos corredores, chegamos á porta dun dos salóns, como os dun palacio, que arriba, na obra morta, levan eses buques. Imposíbel; moi difícil, ao menos abrila; e non se nos ocorreu até máis tarde o porqué. Ata que a desfizemos. Aínda hoxe me dá medo. Un montón de cadáveres coas bocas que espantaban de velas e os ollos aínda abertos botouse sobre nós en avalancha, como se nos perseguisen. Algún desmaíouse. Eu non puiden volver nuns días. Coñécese que era xente a divertirse naquel salón. Polo menos, xa que

o mal tempo non debía deixarlles humor para diversións, xente alí reunida co obxecto de estar máis preto dos botes se chegaba o momento de perigo. E chegou e, botándose todos sobre a saída, atrancaron a porta. Así estaban ao desfacela nós... Din que no fondo do mar ata as perlas se crían. Pero, de facer caso ao que eu vin, alí non hai outra cousa que moita angustia e moita tristeza.

Coñecemos unha carta datada en 1863 da señora inglesa Dulcimer a unha amiga, onde lle dicía:

Se algunha vez naufragas, miña queridísima Laura, trata de amañalo de maneira que sexa a Compañía Peninsular e Oriental (Pe&O) quen conduza a catástrofe. Teño entendido que outras compañías te afogan ás veces, e afogarse é un asunto moi prosaico, propio só de xentes do mar e pasaxeiros de segunda clase. Acabo de naufragar baixo os auspicios da Pe&O e asegúroche que é a cousa máis agradábel que poidas imaxinar. Ten os seus pequenos inconvenientes, sen dúbida, pero tamén os ten un picnic e o naufraxio foi un dos picnics máis agradábeis que poidas imaxinar.

Para evitar as colisións ou abordaxes, os patróns memorizaban as regras de goberno, en verso, de Sir Thomas Gray (1867):

*Se ambas luces dun vapor
pola proa tes avistado,
debes caer a estribor
deixando ver teu encarnado.
Se dá verde co verde,
ou vermello co seu igual,
entón nada se perde;
siga a rumbo cada cal.
Se a estribor ves colorado
debes con coidado obrar,
cae a un ou outro lado,
para, ou manda cear.
Se acaso por teu babor
a verde se deixa ver,
debes caer a estribor,
segue avante, ollo avizor,
débese o outro mover.
Buque que a outro alcanza,
gobernarán sen tardanza.
Entre un vapor e un veleiro,
manobra sempre o primeiro.
Está sempre vixilante,
e ten presente ademais,
se hai perigo por diante,
modera, para, ou da atrás.*

Pero todo isto non serviu no caso que seguidamente imos ver. Unha das declaracións da abordaxe entre o *Irurac Bat* e o *Douro*, correos español e inglés que afundiron por Sisargas, a do temoeiro do *Douro*, George Amrath, publicada no diario *Times* (venres, 14 abril 1882):

Cheguei a cuberta ás oito da noite da data do desastre. Tras deixar Lisboa izamos velas ás oito e media, tres cuartos de hora despois arriáronse, pero volvemos izalas ás dez menos cuarto. Sopraba unha brisa agradábel e a noite estaba clara. O primeiro oficial avisoume ás once menos cuarto de que arriase a gavia. Mirei ao alto e vin a vela toda en facha, e escoitei a Mr. Tongen berrando: «Onde van?» Agucei a mirada e vin un vapor pola nosa amura de estribor. Estaba moi preto de nós. Mr. Tongen berroulle ao outro vapor: «¡Metan a caña todo a babor!» Non houbo resposta do outro vapor. Percibín entón unha luz vermella achegándose sobre a varanda. Corrí cara a popa e fixen o que me ordenaba. Non puideron ver ninguén sobre a ponte do vapor español nin ninguén tampouco a proa. Mr. Tongen berrou: «Oh, Meu Deus, métesenos dentro!» Bateunos primeiro á altura da cheminea polo costado de estribor, e bateunos de novo unha segunda vez con máis forza, chocando por diante da enxarcia de mesana. Entón Mr. Tongen deu a orde: «Librade os botes, afundímos!» Corrí cara a proa e chamei a tripulación e preparei o bote dianteiro de babor para ser arriado, baixo a supervisión do cuarto oficial. O capitán Kemp, que se comportara cunha calma marabillosa, ordenou a cada home ao seu bote. Chamei o cuarto oficial: «Veña axiña!» e arriei o bote... Por entón reinaba un pánico espantoso entre os pasaxeiros, pero as señoras non perderon tanto o control como os varóns. Un dos pasaxeiros varóns comportouse do xeito máis covarde. Tratou de impedir que algunhas señoras subisen ao bote. Frustrei os seus esforzos. Foi o bastante egoísta como para supoñer que ían desequilibrar o bote. Dinlle unhas labazadas e despois mantívose calado... Observei como os nosos botes se afastaban do Douro, que afundía máis e máis á présa. Gradualmente somerxeu até quedar a ras da auga. Seguí de cerca seus movementos, e ao pouco rato fun testemuña de seu estalido e case inmediata desaparición. Aproximadamente por eses momentos afundiou por proa o Irurac Bat. Gritos aterradores resoaban polos aires, e a escena nos botes era angustiada...



Sobre este mesmo caso fixo un relato o escritor Joseph Conrad, no que di:

Brillaba a lúa chea, pero a noite era brumosa; o tempo era bo, pero había un poderoso mar de fondo do W, o que significa que debía balancearse e cabecear bastante. Cara a media noite, pouco antes ou despois, segundo lembro, foi abordado en ángulo recto polo través por un gran vapor que, logo da colisión, fixo marcha atrás deixando o pobre Douro gravemente danado, parado e a certa distancia. Lembro que o infortunado buque permaneceu a flote uns quince minutos, acaso vinte, seguro que menos de media hora, intervalo durante o que arriaron os botes e embarcados neles os pasaxeiros, para afastalos a toda présa da nave que afundía. Non houbo tempo de máis. Toda a dotación afundiou a bordo sen un murmurio. Desapareceu a pique, como unha pedra. Os únicos tripulantes que se salvaron foron o terceiro oficial, a quen se ordenara o mando dos

botes de salvamento, e os mariñeiros que debían tripulalos, dous en cada un daqueles. Ninguén máis se rescatou. Un sobrecargo salvado no cumprimento do seu deber díxome un mes máis tarde que, aínda remando logo até o mesmo lugar do afundimento, non lles fora posible descubrir traza ningunha de vida, nin oír o máis leve son.

Pero, esquecíame, un dos pasaxeiros morreu: a doncela dunha empoleirada dama, que, presa do pánico, se negara a abandonar o buque. Un dos botes agardou certo tempo preto do primeiro oficial, quen ao non persuadir a infortunada para que se xuntase aos náufragos e incapaz de arrincala do candeeiro ao que a malpocada se aferrara con todas as súas forzas, tivo que ordenar o afastamento rápido do bote, xa en situación precaria en vista da irremediábel escora do buque. O sobrecargo engadiu que o oficial lles falou todo o tempo en voz comedida e ton habitual e que foi ese precisamente o último son chegado aos seus oídos antes da desaparición do Douro.

Autores na temática de naufraxios

Os autores, describindo un naufraxio, tentan sempre producir una emoción en quen escoita ou le mediante os tópicos retóricos de sempre: a compaixón, horror, sufrimento, consolo, etc. Dende a antigüidade os sinistros mariños e as súas causas foron argumento do relato oral que deu en xerar unha retórica propia.

En Homero as alusións á tempestade no mar e os símiles mariñeiros son moi frecuentes e de gran beleza literaria: así o vemos no canto IX (62 e seguintes) da *Odisea* ou no canto XV da *Iliada*; Virxilio establece na *Eneida* os principais tópicos da descrición dun naufraxio: o estrondo e alarido do barco, a escuridade da noite, o estalido de tronos e lóstregos, a loanza da morte en terra firme fronte á morte no mar, as vagas que chegan ao ceo, o mar mirado como outeiros e montañas de auga, o espallamento da carga pola tona do mar, etc. Luciano de Samosata no tomo II da súa *Obra Completa* (publicada por Editorial Gredos, 1981) di:

Algúns propoñían desembarcar tan só e dar a volta de novo; outros, deixar a nave alí, penetrar até o interior do territorio e tomar contacto cos seus habitantes. Mentres debatíamos esta cuestión, sobreveu unha forte tempestade que bateu a embarcación contra o litoral e destruíuna. En cuanto a nós, nadamos con dificultade logo de facernos coas armas e salvar cada quen o que puido...

Na colección de contos árabes *As mil e unha noites*, introdúcese *As aventuras de Sindbad o Mariño*. Así vemos que Schehrazada era unha grande contadora para poder manter unha historia durante 24 noites. Vemos que encetou sete viaxes e cando pouco, naufragou tres veces, topou cunha illa que en realidade era unha grande balea e loxicamente tivo unha final feliz para poder contalo. «*Se consigo salvarme, todo irá ben, e farei voto de non pronunciar sequera a palabra 'viaxe', e de pensar en tal cousa durante o resto da miña vida.*» —pensaba Sindbad no seu derradeiro naufraxio. Este personaxe servirá para que Cunqueiro faga voar a súa imaxinación unha vez máis para compor *Si o vello Simbad volvese ás illas*, onde o mariño fai memoria da súa vida.

Gonzalo de Berceo no capítulo XXII de *Os Milagres da Nosa Señora* acentúa o espanto da tempestade, destacando o medo ao naufraxio e á morte para magnificar o milagre: fala dun barco que afunde cun temporal; uns cantos mariñeiros afogan, outros poden subir á barca de rescate, pero un cae á auga e afoga. Tan pronto como os superviventes, e un bispo que estaba con eles, tocan terra sans e salvos cúmprese o milagre: desde o mar saen tantas pombas como mariñeiros mortos, e o que caeu ao mar rexorde vivo pola graza da Virxe.

No *Decamerón* de Boccaccio relátase a aventura do pirata que naufragando perdera canto tiña e a experiencia fai del un home prudente e sensato. En *Los trabajos de Persiles y Segismunda* de Miguel de Cervantes, os protagonistas sofren mil penalidades e naufraxios.

Podemos deleitarnos lendo no *Orlando Furioso* de Ludovico Ariosto o naufraxio da princesa Isabella nos penedos de Muxía. No Canto XIII, estrofas 15-16, di:

*Vueltos hacia Mugia al poco brota
violento por babor y a contrapelo
un viento que la calma chicha agota,
y turba el mar y el mar levanta al cielo.
Salta un mistral que tuerce nuestra rota
y crece más y dobla su flagelo;
y crece y se redobla de tal modo
que es, aunque bordeemos, vano todo.*

*No vale atar el palo a la cruz
batir castillos, ni arriar la vela;
pues vemos cómo al cabo nos envía
a un arrecife que hay en La Rochela.*



Na *Relación que dio Alvar Núñez Cabeza de Vaca de lo acaescido en las Indias en la armada donde iba por Gobernador Pánfilo de Narváez* describe o naufraxio sufrido na baía de Tampa (Florida) en abril de 1528:

...acordamos de tornarnos a embarcar y seguir nuestro camino, y desenterramos la barca de la arena en que estaba metida, y fue menester que nos desnudásemos todos y pasásemos gran trabajo para echarla al agua, porque nosotros estábamos tales, que otras cosas muy más livianas bastaban para ponernos en él; y así embarcamos, a dos tiros de ballesta dentro en la mar, nos dio tal golpe de agua que nos mojó a todos; y como íbamos desnudos y el frío que hacía era muy grande, soltamos los remos de las manos, y a otro golpe que la mar nos dio, trastornó la barca; el veedor y otros dos se asieron de ella para escaparse; mas sucedió muy al revés, que la barca los tomó debajo y se ahogaron. Como la costa es muy brava, el mar de un tumbo echó a todos los otros, envueltos en las olas y medio ahogados, en la costa de la misma isla, sin que faltasen más de los tres que la barca había tomado debajo. Los que quedamos escapados, desnudos como nascimos y perdido todo lo que traíamos, y aunque todo valía poco, para entonces valía mucho. Y como entonces era por noviembre, y el frío muy grande, y nosotros tales que con poca dificultad nos podían contar los huesos estábamos hechos propria figura de la muerte.

O naufraxio está directamente vinculado coas navegacións e estas coa expansión económica. A *Tempestade* de Shakespeare aparece no momento en que Inglaterra principia a súa expansión imperial que desembocará nunha talasocracia.

John Byron, avó do grande poeta inglés, no relato do *Naufraxio do Wager nas costas da Patagonia* (1768) fai unha relación da perda da fragata *Wager* da escuadra do almirante Lord Anson e das grandes penalidades sufridas

por el e polos seus compañeiros nesa costa dende o ano 1740 até o regreso a Inglaterra seis anos despois. A min, que teño lido moitas relacións de naufraxios, esta historia causoume grande impresión.

Pero eu non quixera continuar facendo mención dos autores clásicos habendo como hai testemuñas sen conto nos escritores máis actuais:

Xulio Verne describiu viaxes fantásticas polo mar, e estivo en Vigo en 1878 para ver o escenario de Rande onde o protagonista de *Vinte mil leguas de viaxe submarina* (París, 1870), o capitán Nemo, se aprovisionaba de ouro e prata nos pecios dos galeóns afundidos. O mesmo fan outros hoxe en día: San Claudio Santa Cruz denunciou o espolio do *Douro* fronte á costa bergantiñá e púxonos en aviso para vixiar os cazatesouros que arribaban ás nosas costas para nos roubar o *Santo Cristo de Maracaibo*.

Para escribir *Moby Dick* Melville inspirouse no naufraxio real do baleeiro *Essex*, que ao mando do capitán Pollard fora atacado e afundido por un cachalote no Pacífico en 1820. Pero esta historia foi aínda máis patética porque estiveron tres meses no Océano onde sufriron a morte, a fame, a loucura e o canibalismo: o propio capitán tivo que comer o seu curmán.

Jack London escribiu moitos relatos relacionados con este mundo: *O lobo de mar*, ou *O naufraxio do Chrysanthemums*, son dous bos exemplos.

Inutilidade ou O naufraxio do Titán (*Futility or The Wreck of the Titan*), novela publicada por Morgan Robertson en 1898, anticipándose en 14 anos a un naufraxio real: o do *Titanic*. Aquí o que se representa é a derrota da ciencia e a tecnoloxía fronte ás forzas da Natureza.

Tamén Joseph Conrad, mariño de profesión, fixo unha análise crítica deste caso: *O Titanic* (escrito tres meses despois do suceso e publicado por Gadir en 2012) ou *The shadow line*, unha encalmada propiciatoria da morte, das lembranzas e reflexións transcendentais.

Edgar Allan Poe con *The adventure of Arthur Gordon Pym* presenta a tolemia entre os náufragos á deriva na situación de practicar o canibalismo para sobrevivir. Non vou falar aquí do caso espantoso da fragata francesa *Medusa* na costa africana por ser ben coñecido, ou o do cutter inglés chamado *Mignonette*.

Pío Baroja escribe sobre o mundo do mar en moitas obras, especialmente na triloxía integrada por *Las inquietudes de Shanti Andía*, *Los pilotos de altura* e *La estrella del capitán Chimista* ou *El naufragio del Stella Maris*.

José María de Pereda en *Sotileza* rexistraba a galerna do Sábado de Gloria (20 de abril de 1878). A partir desta enorme traxedia introducíronse melloras na navegación como son a cuberta corrida, salvamento de náufragos e os partes meteorolóxicos.

Gabriel García Márquez tivo que exiliarse en París por contar en *Relato de un Náufrago* (1955) a historia certa de Luís Alejandro Velasco, que estivo dez días á deriva no mar, só, sen bebida nin alimento. Nesta obra denunciou o contrabando nun barco da armada colombiana.

Entre outros autores que trataron o tema dende unha óptica máis histórica que descritiva ou literaria temos a Gonzalo Fernández de Oviedo, quen publicou en 1606 unha obra en 50 tomos, a *Historia xeral e natural das Indias*; no derradeiro tomo, comunmente denominado *Libro de infortunios e naufraxios*, relata o naufraxio do licenciado Alonso de Zuazo nas Illas dos Alacrás. Tamén deixou unha historia *O naufraxio de Pedro Serrano*, que fora feita polo Inca Garcilaso de La Vega. Serrano fora o único supervivente do naufraxio dun patache español nun banco de area no Caribe, onde pasou oito anos até ser rescatado. Nesta obra e no naufraxio do escocés Serlik, que foi rescatado no arquipélago chileno de Juan Fernández, cremos que bebeu Daniel Defoe para facer o *Robinson Crusoe*. Nesta novela Defoe castigou a cobiza de Crusoe facéndoo naufrago.

Froito de investigacións en arquivos, Cesáreo Fernández Duro escribiu *Naufragios de la Armada española* (Madrid, 1867), un reconto polo miúdo da grande cantidade de navíos españois perdidos ao longo dos séculos a causa de desastres naturais, guerras ou accións piratas, con indicacións precisas dos lugares en que aconteceron os naufraxios. Así mesmo fixo que a Real Academia da Historia publicara (1884) a carta de Francisco de Cuéllar, capitán do *San Pedro*,

na Armada Invencible, que escribiu para Felipe II na vila de Antuerpe (1589), onde relata as peripecias para salvar a vida logo de naufragar en Irlanda.

Podemos mencionar aquí os traballos de X. M. Fernández Pazos: *Sálvora. Memoria dun naufraxio. A traxedia do Santa Isabel* (Editorial Coordinadas, 1998) onde se agrandaron como heroes as mulleres da illa e o oficial Luís Cebreiro, aquel xigante que durante moitos anos será Axudante de Mariña en Viveiro. Rafael Lema publicou *Crónicas Corsarias* (Editorial Tambre), onde relata as aventuras do pirata camariñán do século XVIII Ambrosio Álvarez Pardiñas que, por encargo dun vicerrei de México, sae ao paso nas augas galegas dun navío inglés da Compañía das Indias que transporta unha carga misteriosa. Tamén en *Costa da Morte, un país de sonhos e naufraxios* fai crónica e anecdotario de 450 buques perdidos nesta xeografía.



Na Biblioteca Nacional de España podemos atopar diversas obras sobre o tema: *Relación por la pérdida del Kent*, fragata mercante da Compañía da India, perda acaecida por un incendio na baía de Biscaia en 1825, escrita a un amigo en forma de carta por un pasaxeiro que ía a bordo da mesma; ou *La catástrofe del vapor América* (Montevideo, 1872), ou unha novela de Josefa Estévez de García del Canto, *Memorias de un náufrago*, publicada en Salamanca en 1888.

Xa na literatura galega, este tema será tratado por Alfonso Pexegueiro no seu libro de poemas *Mar e naufraxio. Cies. Pontevedra* que foi Premio da Crítica Galicia 1978, ou por Carlos G. Reigosa en *O misterio do barco perdido* (Xerais, 2005).

Camilo José Cela en *Madera de boj* (Espasa, 1999) pinta a paisaxe humana do finisterre cunha mestura de tipos esperpénticos reais e imaxinarios, sereas, fornicadores, curandeiras, pescadores, desaparecidos, afogados e intercalando un cento de naufraxios acontecidos pola nosa xeografía. Víctor García de la Concha, dixo que nesta obra Cela alcanza o seu cumio na narrativa lírica.

Non podemos considerar como un traballo sobranceiro o de Manuel Rivas, que fai unha lixeira descrición de catro naufraxios reais no capítulo “Costa da Morte” pertencente a *El periodismo es un cuento* (Alfaguara, 1997).

Hixinio Puentes con *Aguillóns de Ortegá, A do vinte e un e Winnipeg* entra na narrativa galega de temática mariñeira, que non vou valorar por ser eu mesmo o autor.

O coruñés Jacobo Barros en *Os ausentes de Casteltón* (edición póstuma en Sotelo Blanco, 2005) fundiu elementos da novela de aventuras, da reportaxe periodística e da novela de realismo social para construír unha crónica coral sobre a vida dos mariñeiros galegos e as súas condicións laborais no Gran Sol. A descrición de escenas no barco e das tarefas de pesca únese á denuncia da deshumanización e alienación do seu traballo nun buque. Magnífica obra para coñecer o mundo da pesca nun arrastreiro ou rampleiro.

Xosé Antonio Pet Posse a partires do naufraxio do *City of Agra* nos baixos do Canesudo (Arou) o 3 febreiro 1897, facendo a ruta de Liverpool a Calcuta por mercar animais salvaxes para o zoo de Londres, publicou *O Náufrago* (Sotelo Blanco, 2009) na que un escocés sobrevive na Costa da

Morte. O relato comeza no amencer daquel fatídico día e recolle as vicisitudes da súa vida. No *City of Agra* perderon a vida case a metade dos 73 embarcados. Un veciño de Arou atopou un corpo nas pedras do Curro, tentou recollelo pero tiña un brazo fortemente aprisionado entre as rochas. Tras esforzos para sacalo sen perder o brazo, tirou con forza e ao soltarse este deulle tal labazada que o tirou ao chan.

Vexamos agora algunhas cancións sobre naufraxios como formas de expresión oral:

A través do texto de Humberto Ballesteros Rodríguez, *El Valbanera: Historia oral de un naufragio*, publicado en Matanzas, coñecemos unhas décimas, entre as moitas que se cantaban en Cuba sobre a desaparición do correo español *Valbanera*, o “*Titanic* dos pobres” nun arrecife de Florida. Vexamos só a primeira delas:

*Septiembre diez memorable
de mil novecientos diecinueve
el público se conmueve
ante un caso irremediable,
las familias apreciables
de alta y baja esfera
preguntan por donde quiera
todos los días sin cesar
por saber en qué lugar
se halla el correo Valbanera.*

A principios do século XX aínda se podía escoitar polas rúas e tabernas de Viveiro unha copla sobre a traxedia en 1810 do bergantín *Palomo* e a fragata *Santa María Magdalena*, que dicía:

*Dime, bergantín Palomo,
donde fue tu perdición.
En la playa de Vivero
al toque de la oración.
Dí, fragata Magdalena,
¿que mal viento te dio el mar?
Todos los vientos son buenos
si Dios no da tempestad.*

O cronista oficial Francisco Leal Ínsua, no seu libro *Pastor Díaz, príncipe del Romanticismo*, recolleu unha lenda baseada nunha lápida do cemiterio vello de Viveiro que rezaba «*Javier Goás y María de la Luz Palmeiro, unidos en la muerte por el amor. 1810 y 1811*» Estaban prometidos cando se produciu este naufragio na ría de Viveiro e ela encontrou o cadáver «*tendido sobre os paneis dunha traíña e perdeu a razón. (...) Todas as tardes de sol ía María de la Luz á praia e miraba fixamente o mar agardando sempre a chegada de Xavier. A súa tolemia era tranquila e fôiselle apagando a vida pouco a pouco até que en setembro de 1811 se xunguía ao seu noivo para sempre na mesma tumba. Por vontade das familias os nomes dos amantes viveirenses quedaron gravados na lápida do cemiterio vello.*»

Esta historia é semellante á que aconteceu coa goleta *Antonio Carmen* en 1823 no Sur de Olerón onde Elisa, a esposa do patrón Miguel Álvarez, en viaxe de noivos, foi a única sobrevivente. Toleou agardando polo seu esposo sen abandonar a praia até a súa morte tres anos e medio despois. Polo que á zona dérona en chamar *Pointe de l'Espagnole*.

Os mariñeiros de Ribadesella cantaban con ritmo de habanera a perda en 1872 dun bergantín italiano:

*Se ha perdido el Simpatías debajo de la farola
por un pícaro vapor que tuvo la culpa toda,
que vengo de Borines, que vengo de Arbidel,
que vengo de Borines, a donde fui beber...*

Polo 122 aniversario do desastre do *Serpent*, o profesor Blanco Campaña escribiu e musicou unha canción a este naufraxio tan soado:

*Foi no mil oitocentos noventa,
cando en negra noite, con gran temporal
un cruceiro que viña do norte
na costa galega foi embarrancar.
Era a noite do dez de novembro
ó mando do Serpent ía míster Ross
e a tres millas do Cabo Vilano
foi dar contra as pedras nos baixos do Boi...*



O poeta de Laxe e emigrante arxentino, Antón Zapata García, quixo lembrar este mesmo caso escribindo o poema *Responso galego ô Serpent*, que principia deste xeito:

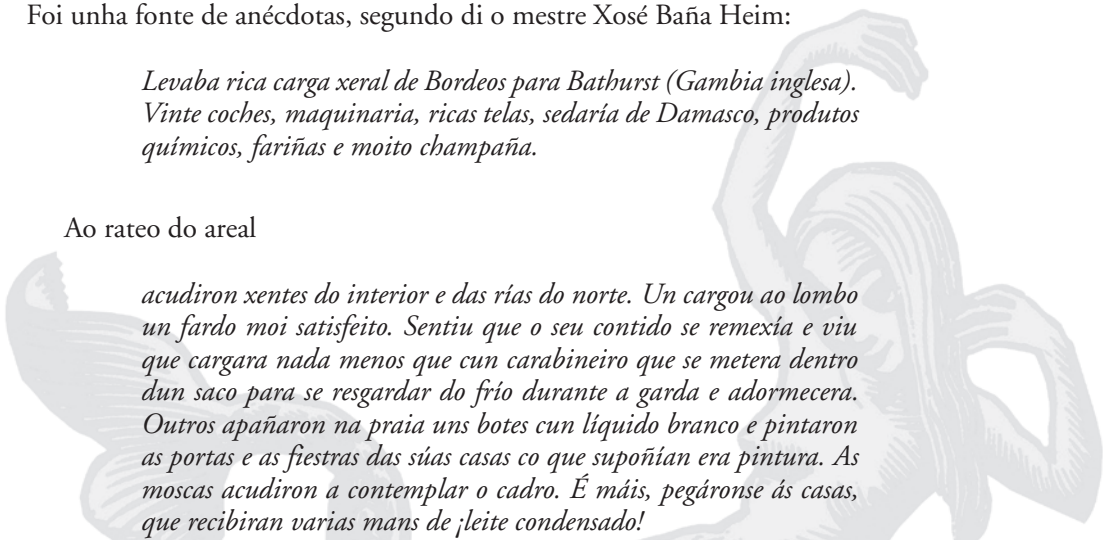
*Dende que foi a pique, con nuite borraxenta,
no Boi de Camariñas, o Barco-Escola inglés,
no Día de Difuntos, a escuadra medoñenta
de guerra, saíudaba os mortos que alí tèn...*

Vapor como o *Nil*, perdido en Arou no ano 1927, son un maná caído do ceo para os que andan ás crebas. Transportaba autos franceses, produtos farmacéuticos e moito champaña. Toda a xente se salvou. O capitán aguantou a bordo canto puido e facía o café con champaña, a falta de auga. Foi unha fonte de anécdotas, segundo di o mestre Xosé Baña Heim:

*Levaba rica carga xeral de Bordeos para Bathurst (Gambia inglesa).
Vinte coches, maquinaria, ricas telas, sedaría de Damasco, produtos
químicos, fariñas e moito champaña.*

Ao rateo do areal

*acudiron xentes do interior e das rías do norte. Un cargou ao lombo
un fardo moi satisfeito. Sentiu que o seu contido se remexía e viu
que cargara nada menos que cun carabineiro que se metera dentro
dun saco para se resgardar do frío durante a garda e adormecera.
Outros apañaron na praia uns botes cun líquido branco e pintaron
as portas e as fiestras das súas casas co que supoñían era pintura. As
moscas acudiron a contemplar o cadro. É máis, pegáronse ás casas,
que recibiran varias mans de leite condensado!*



«*Xamais o tiñan visto*», escusa Baña Heim. Un veciño de Camelle acredita a certeza desta anécdota e pide «*que non se rían os señoritos coruñeses.*»

No entroido do ano 1928 unha comparsa da Ponte do Porto cantaba unha canción composta pola familia Lastres referente ao *Nil*:

*Aquí venimos señores,
Presidentes de Pichil
y nos gustaría ser
de los piratas del Nil....
Al ver que el fardo pateaba
como se fuese un carnero,
lo deja, ¡y que sus se lleva
al que es un carabinero!!
Buscando por las bodegas
algunos, como cangrejos,
se llevaron un parchazo
con un lote de sacos viejos
Y siguiendo con afán
su pesquisa sin igual,
consiguieron encontrar
una caja de champán.*

Noutro entroido, o de 1942, cantaban por Camariñas unha copla: o caso do patache portugués *Yale Hermoso*, que levaba de Lisboa a Bilbo 80 toneladas de tabaco, que aquí estaba racionado. Os tripulantes salvaron a vida mentres os veciños cargaban o tabaco.

*A canción do noso barco
vinde nenas a escoitar
que por culpa do tabaco
houbemos de naufragar.
Ibamos con rumbo ó barco
todos moi ilusionados
cando ibamos para aló
xa outros viñan carregados.
Por culpa deste tabaco
hai quen non ri, pero chora
folliñas secas por dentro
e molladiñas por fóra.*

O poeta de Laxe Antón Zapata García escribiu un poema titulado “O afogado do *City Agra*”, que comeza así:

*Houbera mar de fondo a sete mares
con forte nordestía, espenuxado,
pois derrubóu valados e petriles
e ás lanchas fixo anacos.
Nos baixos de Camelle, o “City Agra”
—un trasatrán inglés embretemado—...*

Outra copla cantada no Vicedo fai alusión ao *Thyra* ou “Tiranorge” cargueiro noruegués que un submarino alemán pensou afundir en augas do Barqueiro con cargas de dinamita no ano 1916 e que milagrosamente se salvou e, bautizado *Carranza*, volveu navegar con xente nosa:

*O Tiranorge, un barco tan forte,
unha parella deulle un remorque.
E José da Mula, como era tan pillo,
foise pra bodega a bebe-lo viño.*

En San Cibrao cantaban a do vapor *Minerva*, que se perdeu en 1925. Declarárase un incendio no cargamento de carbón. O patrón Daniel de Seoane, natural do Porto do Barqueiro e tío de miña nai, viuse na necesidade de varar na praia de San Cibrao entrando a toda máquina, de xeito que arriou a áncora preto da pedra Anxuela pero rompeu a cadea e embarrancou contra da Penameá. Un coxo argallou esta canción que se escoitaba neste porto:

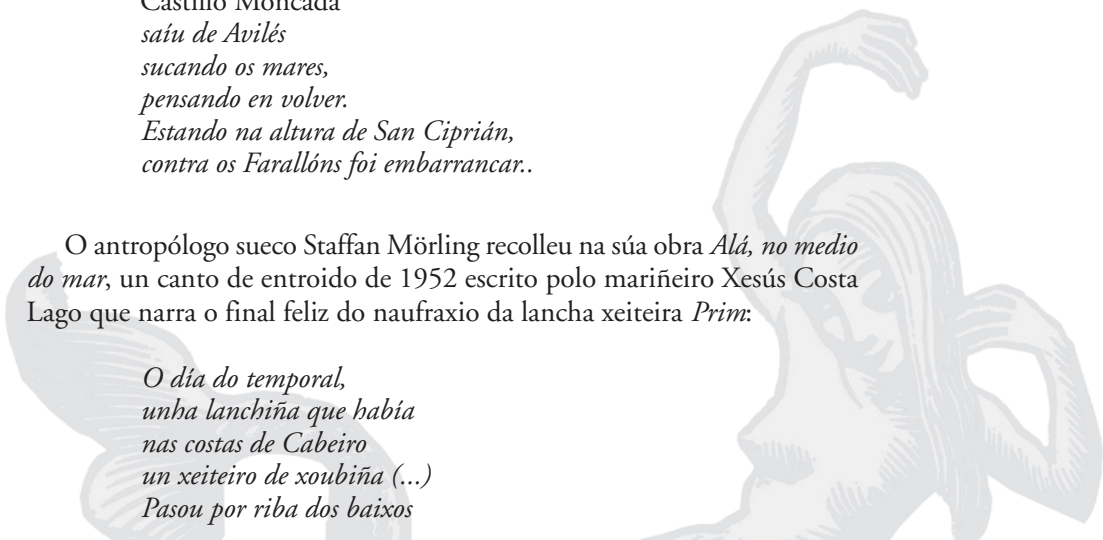
*O vapor Minerva saíu de Xixón,
con rumbo a Vigo, portando carbón.
ás sete horas de navegación,
xa os mariñeiros sentiron calor.
E o seu capitán, con gran precaución,
cambiou o rumbo para salvar a tripulación.
Ao chegar ao porto de San Ciprián,
o vapor Minerva xa era un volcán.
Polas escotillas e as alumeiras
saían as chamas das carboeiras...*

Fronte a este mesmo porto, nos Farallóns onde vive a Maruxaina, varaba o *Castillo Moncada* en 1944. Deu ocasión a moitas coplas. A Xosé Murados debemos esta que principia así:

*Castillo Moncada
saíu de Avilés
sucando os mares,
pensando en volver.
Estando na altura de San Ciprián,
contra os Farallóns foi embarrancar..*

O antropólogo sueco Staffan Mörling recolleu na súa obra *Alá, no medio do mar*, un canto de entroido de 1952 escrito polo mariñeiro Xesús Costa Lago que narra o final feliz do naufraxio da lancha xeiteira *Prim*:

*O día do temporal,
unha lanchiña que había
nas costas de Cabeiro
un xeiteiro de xoubiña (...)
Pasou por riba dos baixos*



*foi hasta o sur da Lobeira
e alí desarborou,
nin a vela quedou enteira (...)
O temporal acabouse
non fixo mal a ninguén
¡dádenos algo, se queredes!
e marcharemos tamén.*

Outra copla feita por Xosé de Torea, un mariñeiro de Lariño, sobre o naufraxio da fragata da Armada *Ariete* na costa de Carnota, principiaba:

*Unha noite de Febreiro do ano 66,
ocorreu este suceso que agora escoitareis:
Isto non é igual leelo que ver como sucedido,
como viu toda a xente de Lira e de Lariño.
Os demais pobos cercanos baixan aos nosos lugares
para prestarlles auxilios a estes homes militares.
O 25 de Febreiro o Ariete navegaba,
baixo un forte temporal, que á costa o arrastraba...*

Pero hai moitísimas coplas galegas referentes ao tema mariñeiro:

*Pasei o mar da Marola
queridiña, por te ver,
pasei o mar da Marola
a piques de eu morrer.*

*Saíndo da Coruña
Camiño de Ferrole
Na altura da Marola
Sucedeunos o piore.*

*Para ser bo mariñeiro
hai que ser como os de Corme;
que cando vén o mal tempo
neste porto ninguén dorme.*

*Vendavaliño amoroso,
vendavaliño, ponte quedo,
deixa pasar meu irmán
dos baixos de Corrubedo.*

En novembro de 1930 navegaba pola ría de Laxe o pailebote *Compostelano*. No alto do Cabo de Laxe, pola Punta Cruzeña, estaba un tal Evaristo coidando do gando para que non se despenase pola ribeira. Sen ter que facer, quedou ensimesmado e preguntábase polo pouco andar que levaba, pois ía a pau seco:

— *A onde se dirixirá ese.
Tras dun anaco sorprendeuse que non mudase de rumbo, nin para Corme, nin para Laxe*

— *Pero ese que fai? Ese barco vai tolo. Miña naiciña. Si que vai tolo. Irán bébedos? Irán mortos? O barco non rexe. Será un descoñecido? Aínda é. Nunca tal vin.*

— *Ai Cholo. Ti ves o que vexo eu? —preguntoulle a un veciño que estaba a pouca distancia collendo mulime para estrar unha corte.*

— *Non ves que vai dar contra da praia de Cabana de Bergantiños. Demos voces chamando polos tripulantes. Ninguén contestou.*

— *Imos ter que ir aló. Se cadra... ha traer algo que pague a pena. Cando Evaristo e Cholo subiron ao barco berraron pola xente. Non houbo resposta.*

— *Imos ver que pasa na ponte, Cholo.*

Subimos a escaleira e ao chegar á sa de goberno vimos o capitán sentado nunha cadeira xiratoria: un gato, era un gato negro. Os mariñeiros de Corme foron buscar o barco para levalo a porto e en memoria do suceso argallaron unha canción que dicía: “por tomar mate, e por tomar ron, o Compostelano marchoulle ao patrón”. A tripulación quedara nunha taberna de Laxe.

Na actualidade seguen a facerse cancións sobre os naufraxios. Podemos atopar varias versións de cancións sobre a traxedia do *Prestige*. Entre elas están as cantadas por Rafael Amor, Víctor Manuel, Luar na Lubre, Leilía, e varios outros.

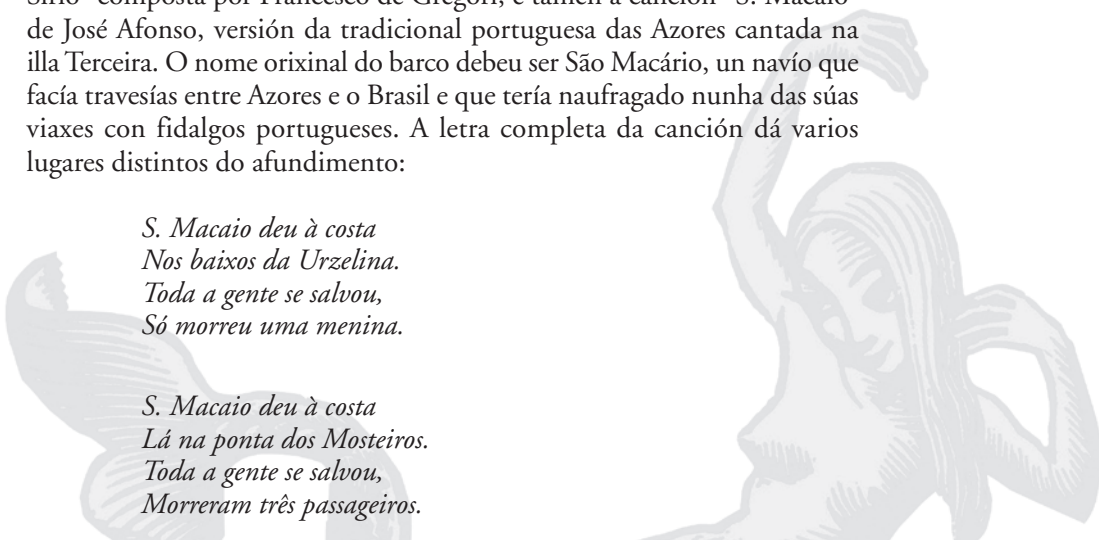
Hai un poema en castelán de José María Marín sobre o naufraxio do correo *Sirio* que di así:

*El Sirio, correo italiano
que para América iba
naufregó de agosto el cuatro,
frente al faro de la Hormiga.
Las costas del mar hispano,
desconocer demostraba...*

Pódese escoitar a canción italiana “Il Tragico Naufragio Della Nave Sirio” composta por Francesco de Gregori, e tamén a canción “S. Macaio” de José Afonso, versión da tradicional portuguesa das Azores cantada na illa Terceira. O nome orixinal do barco debeu ser São Macário, un navío que facía travesías entre Azores e o Brasil e que tería naufragado nunha das súas viaxes con fidalgos portugueses. A letra completa da canción dá varios lugares distintos do afundimento:

*S. Macaio deu à costa
Nos baixos da Urzelina.
Toda a gente se salvou,
Só morreu uma menina.*

*S. Macaio deu à costa
Lá na ponta dos Mosteiros.
Toda a gente se salvou,
Morreram três passageiros.*



Conclusións

Se visitamos a obra de Manuel María *A presenza do mar na poesía galega* podemos ver a análise que fai dende os primeiros trobeiros até os poetas da Xeración de 1925. En xeral todos os poetas cantan o mar dende as praias, como expresa Mendiño cercado polas ondas na fermosa cantiga “Sediam’eu na ermida de San Simón”. Persoalmente coido que cantar só a beleza do mar non é dabondo. A nosa realidade esixe máis dos nosos poetas do mar e escritores de relatos. Mentres que os naufraxios reais teñen tendencia a minguar debido ás melloras técnicas na navegación, a literatura galega ambientada no mar segue a naufragar. O mundo real do mar, cos naufraxios, dalgún xeito está recollido, e faise fincapé na Costa da Morte debido aos casos mencionados por Baña Heim e ás anécdotas recollidas ou aos traballos de Francisco de Ramón y Ballesteros, *Fantasías y realidades de la Costa de la Muerte* (Editorial Moret, 1973) ou de Ramón Allegue, *Mar tenebroso. Costa da morte do sol*, por citar tan só algúns autores. Pero no tocante á creación narrativa galega do mundo do mar, desa parte tan importante de Galicia, das faenas pesqueiras, navegacións, naufraxios, etc, etc, a narrativa galega ten unha conta pendente: aínda se está agardando a que apareza algunha obra que sexa un fito definitivamente rotundo nas nosas singraduras literarias, que sirva de faro a seguir para maior gloria da escrita galega. Aí temos unha enorme canteira virxe onde poderíamos labrar fermosas obras.

O Arquivo Sonoro de Galicia, dispón de gravacións musicais e de persoeiros de sona na cultura galega; tamén existen gravacións de novas nos arquivos da CRTVG, pero deberíamos elaborar arquivos sonoros de literatura oral. Como fixo Maximiano Trapero con historias das illas Canarias, recollendo romances e décimas de naufraxios, relatos e cancións de sucesos, relatos da xente común, dos diferentes aspectos da vida e profesións que poden interesar ao Instituto da Lingua galega.

Bibliografía

- Alonso Romero, Fernando, *Historia de naufragios en tres finisterres europeos: Land’s end (Inglaterra), Dingle (Irlanda) y Finisterre (España)*, Universidade da Coruña, 2001.
- Anca Alamillo, Alejandro. Diversas publicacións na *Revista General de Marina* e na *Revista de Historia Naval* e *Naufragio y accidentes de buques de guerra en la ría de Ferrol (1892-1969)*.
- Baña Heim, José, *Viaje a la Costa de la Muerte. Historia y anecdotario de sus naufragios*, edición do autor, 1980.
- Calvo Sotelo, Juan Campos, *Náufragos de antaño*, Ed. Juventud, 2002.
- Castroviejo Vicente, Cristino, *Submarinos alemanes en la Gran Guerra 1914-1918* ou *Destruya al Konigsberg a toda costa*.
- Cortizo, Fernando Patricio, *Historia da Costa galega e dos seus naufraxios S. I- S.XIX*, Edicións Lea, Santiago de Compostela, 2000. E *Historia da Costa galega e os seus naufraxios S.XX*, Edicións Xerais, Vigo, 2004
- Crespo, Sebastián, *Relación de la tormenta que padeció la Capitana Real, en que me halle como Piloto, al tiempo que passo el mismo infortunio lo restante de las Naos de la Real Armada*, Cádiz, Juan Vejarano, c. 1672.
- Cristóbal, Vicente: “Tempestades épicas” en *Cuadernos de investigación filológica*, 14, 1988, páxs. 125-148.
- Cuba, X. R., Miranda, X. e Reigosa, A., *Diccionario dos seres míticos galegos*, Xerais, 1999.
- Cunqueiro, Álvaro, *Fábulas y leyendas de la mar*, Tusquets, 2011.
- Díaz Guerrero, Francisco, *Naufraxios do Mar de Vigo*, Ed. Xerais, 2003.
- Donapetry Iribarnegaray, Juan, “Naufragio de la fragata Magdalena y del bergantín Palomo”, en *Revista General de Marina*, outubro de 1946, páxs. 541-546.

- Piñeiro, Esperanza e Gómez, Andrés, *Homes de ferro en barcos de madeira. Aqueles Pescadores de A Coruña*, edición do autor, 2004.
- Fernández de La Cigüña, Estanislau, *Cruces mariñas e de mala morte das costas galegas*, Asociación galega para a cultura e a ecoloxía, 1990.
- Fernández Naval, Francisco X., *O mundo da pesca na literatura galega*, 1999, e *Unha viaxe á procura do solpor –Do Tambre á fin da Terra–*, Editorial A Nosa Terra, 2000.
- Gambot Fillat, Pedro, “Fragata Magdalena” en *Revista General de Marina*, outubro de 1976, páxs. 313-318.
- García Echegoyen, Fernando José, *Los Grandes naufragios españoles*, Alba Editorial, S.L., Barcelona, 1998.
- Gomes de Brito, Bernardo, *Historia trágico-marítima en que se descrevem chronologicamente os naufrágios que tiveram as naos de Portugal depois que se poz em exercicio a navegação da Índia*, Lisboa, Oficina da Congregação do Oratorio.
- González Echegaray, Rafael. *Naufragios en la costa de Cantabria (1834-1960)*, Santander, 1960; reeditado por Editorial Estudio en 2004.
- González Reboledo, X.N, *Lendas Galegas*, Editorial Galaxia, 1995.
- González Rovira, Javier, *La tormenta marítima en la narrativa d'utrea*, 1995.
- Gran Enciclopedia Galega*, tomo 25, páxs. 223-224, El Progreso Artes Gráficas: Literatura popular e lendas.
- Heraldo de Vivero, ano X, núm. 485: Hace ciento doce años.
- Lanciani, Giulia, *Os relatos de naufrágios na literatura portuguesa dos séculos XVI e XVII*, Lisboa. Instituto de Cultura Portuguesa, 1979.
- Maceiras Rodríguez, Xavier, *O mar de Arteixo e os seus naufraxios*
- Manuel María, “A presenza do mar na poesía galega”, en *Revista Internacional de los Estudios Vascos*, ano 39, tomo XXXVI, núm. 2, 1991.
- Mas, José: *A Costa da Morte (Novela e guía de viaxe a un tempo ido)*, Edicións Lea, 1998.
- Núñez, Juan Ignacio, “Vida y muerte de la fragata Magdalena”, en en *Revista General de Marina*, xuño de 1946.
- Pazos, Lino J. Posúe varias obras, entre elas *Barcos españoles hundidos, Buques hundidos o dañados seriamente durante la Guerra Civil (1936-1939), Buques españoles (y de otras banderas) hundidos o dañados durante la II Guerra Mundial (1939-1945)*
- Puentes, Hixinio, *Os naufraxios da Galicia Norte*, Ed. Lea e *A Galerna de 1961*, Laverde Edicións.
- Risco, Vicente, “Miscelánea folklórica” en *Cuadernos de Estudios Gallegos*, II, Compostela, 1946-47.
- Salgado, Juan Carlos, *Marea roja, marea negra. Una crónica de la IIª Guerra mundial en el Cantábrico*, Galland Books, 2008.
- San Claudio Santa Cruz, Miguel, *Tesouros Asolagados. Historia dos naufraxios no mar de Galicia*, Ed. Lea, Compostela, 1997.
- Serra, Giorgio, *Naufragios literarios. Colonialismo, poscolonialismo y encuentro entre culturas*, Universidade de Alicante, 2012.
- Tojo Ramallo, José Antonio, *Lobos Acosados*, Laverde Ediciones, S. L., Compostela, 2000.





A memoria naufragada (mesa redonda)

Moderador: Antonio Reigosa

Participan: Xosé Lois Vilar Pedreira e Hixinio Puentes

Moderador

Logo da presentación do tema da mesa e das persoas que interveñen, lémbrales aos asistentes que poden preguntar ou opinar cando o consideren oportuno. Dado o interese do tema a tratar e a escaseza de tempo, lémbrese que os contidos das intervencións de Xosé Lois Vilar e de Hixinio Puentes poderán ser consultados e ampliados na publicación das actas desta Xornada.

Intervención desde o público (Xosé Iglesias)

Quería preguntarlle, xa que sabe tantos nomes de pedras, porque coinciden eses nomes en distintas partes da xeografía galega e tan distantes. Porque, por exemplo, eu traballo na Coruña e na Coruña, a carón da Torre, temos O Boi. Resulta que baixamos un pouco máis para abaixo e chegamos á Praia de Trece e temos O Boi... Pero seguimos baixando ata a Ría de Corcubión e hai aí unha lenda fermosísima da cidade de Duio, que tamén remata cun Boi.

Xosé Lois Vilar Pedreira

E en Baiona temos O Boi do Castelo tamén. E chámase O Monte Boi..., porque somos un país. E colles, por exemplo, unha palabra tan rara como é A Enchousa, en Baiona, —por iso digo eu que hai que recoller toda a costa—, e temos A Enchousa en Cangas, e temos outra que lin outro día nunha carta náutica non sei onde, pero polo norte.

Enchousa ou Anchousa: *chousa*, que vén do latín *clausare*, significa cerrada, é unha pedra que cando sobe o mar queda cerrada. Na vosa zona (ao norte de Galicia) chamádeslle Cerco ou Cercada. Cando sobe o mar queda *enchousa*, queda cerrada.

E en vez de ser grande se é un illote, en Cangas chámalle unha Penela, dunha palabra prerromana, *penna*. En galego unha pena pequena é unha Penela. Cando é Boi, Cabalo..., todo isto, é pola forma que ten. Os Cabalos do Prioiro, está clarísimo que son pedras encabalgadas no medio do mar.

Hai unha páxina, a da Asociación Cultural Columba, que recolleron toponimia hai 6 ou 7 anos e recolleron a toponimia da Praia de San Xurxo, a Praia de Ponzos: toda a toponimia do mar recollérona alí. É unha auténtica preciosidade.

Pero hai que recollelo todo. Cando teñamos un corpus de varios miles de talasónimos teremos moitas explicacións a case todo, ou a todo.

Hixinio Puentes

Eu teño na casa un mapa que fixo Xabier Vergara, de Cedeira, e mais unha señora, que non lembro... De aí saquei a Pedra do Correo, do *Highland Warrior*, que posiblemente dera primeiro contra Os Cabalos do Prior e despois foi derivando e foi dar contra a praia de Santa Comba, onde está a capela aquela. Era un buque de liña, era un correo.

Xosé Lois Vilar Pedreira

Por certo, xa sei o sinónimo de duna. Na Lanzada son Os Medóns. Son case todo sinónimos do latín *meta*. *Meta* no circo romano era onde poñían un monte de terra e de pedras, e ese *meta* o que dá é a meda de palla, de millo, o que sexa.

E en Peniche, enfronte das illas Berlengas, onde Rosa Aneiros localizou *Resistencia*, alí chámase O Medón Grande. Para sacarlle o topónimo aos velliños aqueles botei media hora porque agora chámalle a Praia do *Surfer's Bay*, porque agora fan surf alí, con nome xa en inglés.

Pero, como se chamaban os tombos de area onde vostedes se arrolaban de pequenos? Eran os tobogáns da antigüidade, ata que chegou Louzán e pon tobogáns un mes antes da eleccións en todas as aldeas. Pois antes de haber os tobogáns da Deputación había os montes de area, e os montillóns, e os medóns...

Intervención desde o público

Quería preguntar sobre o que dixeches de Carrofeito. O meu home ten unha leira que se chama Carrofeito, que non é no mar, é no interior.

Xosé Lois Vilar Pedreira

Pois será que alí partiu un carro unha roda ou algo así. Hai Carrofeito, Castrofeito, Igrexafeita, porque caeu ou caeron as paredes.

Outro nome moito máis bonito é as Pedras Camboas. Na roda dun carro a parte do medio é o mión e a outra é a camba. Coma Cambados.

A das Pedras Camboas é unha arte de pesca que se usa polo sur moito, e en Portugal moitísimo. Son uns muros curvos que facían nas enseadas e cando subía a marea, ao baixar, quedaba o peixe dentro. Son Camboas ou Pesqueiras. Eu recollín Pesqueira na Guarda, en Oia hai a Camboa do Costeiro..., funcionaron ata hai pouco tempo. Eran comunitarias, por días, e despois, un verbo precioso, fan á Camboa á espeixa, sacar o peixe para fóra.

Intervención desde o público (Xurxo Souto)

Queríalle preguntar a Hixinio e poñer en cuestión a súa tese primeira, que dixeches que todo o que anda no mar é susceptible de naufragar. Hai un caso na túa ribeira que non, que o intentaron afundir de todos os xeitos e non foron quen: o caso do *Tyra Norte*.

Hixinio Puentes

Si. O *Tyra Norte* era un cargueiro noruegués de 500 ou 600 toneladas. Chamábase *Tyra*, debaixo poñía *Norte*, pero os que fixeron a canción puxéronlle a canción do *Tyra Norte*.

Levaba tres dotacións apresadas polos alemáns, máis a dotación de presa, máis a propia tripulación do barco. Deixáronos a todos en Cariño, leváronos para Maeda.

Alí cerca de onde está O Pirolo (eu teño baixado amarrado cunha corda para ir aos percebeos), puxéronlle cargas de dinamita, levárono para Bares..., despois levárono para o porto de Burela, e alí estivo moito tempo, desde finais de 1916 ata principios de 1918, levouse a Ferrol, amañouse en forma, e funcionou, navegou...

Alí cerquiña de Maeda, que foi onde se perdeu o submarino *Hugote 966*, eu teño baixado por onde está o Pirolo Un e o Pirolo do Mar. Unha vez que estaba falando eu disto a sala púxose a rir. Isto chamábase así porque un home desgraciouse por alí e chamábanlle Xoaquín do Pirolo.

Xosé Lois Vilar Pedreira

Os nomes da mar están moi sexuados. Os mariñeiros de Baiona, de Panxón, de Cangas, marcan por un sitio que lle chaman O Castelo, e o castelo está emprazado nun sitio para ser defendido. Pero o Castelo está así (emperiquitado), e cómo lle chaman? A Mama Saborosa. Hai moitas liñas que marcan pola marca da Mama Saborosa.

Faleivos de que para marcar hai moitas liñas que coinciden nunha, nun vértice que corta. En Baiona marcamos dunha maneira especial, que é cunha liña soa. Entón, cando pasas da... para fóra, da Illa de San Martiño, das tres illas que ten (Monteagudo a do norte, Illa do Faro a do medio e San Martiño a do sur), a de abaixo, a do Medio está tapando a illa do sur, e conforme vai destapando (a maneira de desprazarse no mar é unha maneira móbil) van aparecendo outeiros. O primeiro outeiro que aparece é a Primeira Mama, a Segunda Mama, a Terceira Mama e a Cuarta Mama. E antes xa apareceron o Primeiro Collón, o Segundo Collón, O Terceiro Collón... Pero cando está aparecendo o Primeiro Collón, que aparece así un cachiño, chámalle os Pelos do Collón. Que pasa? Que nos Pelos do Collón hai vinte brazas, no Segundo Collón hai vinte e cinco... e chegan así ata cerca da Estatua da Liberdade; chegan alá ata América. E cando perden todas as marcas, porque despois da Cuarta Mama aínda vén..., á última chámalle "Irse de Arga". Irse de Arga porque Arga é unha marca que teñen na Serra de Arga en Portugal, que xa non a miran (ven), porque a curva do mar xa..., que non miran (ven) nada.

Están moi sexuados. Os Carallóns nas cartas náuticas están como Farallóns, unha palabra moi viva en Cataluña, aquí tamén e en Portugal tamén.

Intervención desde o público

Eu son dun pobo mariñeiro, de Vilaxoán de Arousa, e os sistemas de pesca tradicionais fóronse perdendo, case están esquecidos. Eu, por exemplo, lémbrome de ir con meu pai na dorna que se chamaba *A Loba*, non porque fora unha loba senón porque en Vilaxoán *lobas* chámalle ás gaivotas. E famos pescar á femia, pescar coa femia, que é (non sei canta



xente pode haber agora en Galicia dedicada a ese tipo de pesca), que era así: na mesma dorna, con dúas varas longas e levar enganchadas dúas femias que na Arousa chamamos *chocos*. Dúas femias grandes, vivas, que se tiñan nunha nasa e pola mañá enganchábanse e íamos bordeando toda a costa, íamos case ata a Illa de Arousa. E as femias o que facían era atraer aos machos. Levábamos un espello e un gancho; os machos subían cara arriba atraídos polas femias, polo que lanzaban as femias. O que non podíamos facer é que chegaran a soltarse, porque entón matábache a femia. Entón había que enganchalos antes, e subiámoslos a bordo.

Tiñamos as femias nunhas nasas e pola mañá enganchábamos unha en cada lateral e íamos. Eu penso que agora mesmo debe estar perdido ese tipo de pesca.

Xosé Lois Vilar

En Baiona úsase.

Hixinio Puentes

Tamén no porto do Barqueiro usaban unha femia para pescar a xiba, para atraer os machos. Na ría do Barqueiro-Bares cando levan arrastre chámalle *xanrei* a unha rede e emprégana na pesca do camarón. Ese é o xanrei, unha rede da malla moi pequena.

Tamén cando baixa a marea e queda ao descuberto a area o que en castelán sería un *placer*, un banco, no Barqueiro chámamoslle o Tarro. A area que queda ao descuberto chámase Tarro.

Xosé Lois Vilar Pedreira

Esa arte de pesca vén definida en *Iria*, de Anxo Angueira: *Fulano de tal é moi femieiro*.

Intervención desde o público (Xurxo Souto)

Quería intervir porque acabo de recibir unha pequena sorpresa. A carón da Torre de Hércules hai unha pedriña que lle chaman o Xan Rei. Eu sempre pensei que era por un home que se chamaba Xan, de apelido Rei, e Rodrigo fíxolle un tango a esa pedra. E dis que é unha arte de pesca alí no Barqueiro?

Hixinio Puentes

Si. Emprégana máis ben os do Vicedo.

Intervención desde o público (Xurxo Souto)

Pois é unha revelación.

Moderador

Os dous coincidistes en moitas cousas, pero coincidistes nunha que me chamou a atención con respecto aos *raqueiros*. A pregunta é se nalgún momento determinado puido haber ou non algún tipo de organización, aínda que fose local, porque seguramente en determinados momentos históricos tivo que haber moitos naufraxios nalgúns puntos? Ningún dos dous vos atrevestes a confirmar ou desmentir que existise na realidade. Como se puido ver nalgunha imaxe que amosastes, esas situacións son consecuencia dunha provocación ou simplemente é unha oportunidade e hai que aproveitar?

Hixinio Puentes

É unha oportunidade e hai que aproveitar. Avísanse os veciños: Oe, que hai un barco aí e imos todos.

Que pasou cando embarrancou o... alí en Muxía? Pois que foron a el. Pero despois dixeron: ben, aquí teñen que aparecer as cousas. E déronlles un prazo de tempo e o lugar onde había de aparecer novamente, porque era un tema moi delicado. Entón os de Camelle e Camariñas, que se puxeran de acordo para facer o *raqueo*, foron depositando as cousas e alí non pasou nada.

Xosé Lois Vilar Pedreira

Eu non digo que si nin que non, pero hai que demostralo documentalmente. Non como fan de maneira gratuíta algúns. Habería que facer estudos, contrastando... Se non, é que é unha afirmación moi grave.

Moderador

Pero vós sabedes que funciona como lenda.

Xosé Lois Vilar Pedreira

A lenda venenos dos fisterres franceses e británicos. A min paréceme moi arriscado afirmalo para aquí.

Estábame acordando da palabra O Siñadouro. Alí en Covas hai un sitio que lle chaman, pola parte de fóra do este do Prioiro, que se pode baixar dun barco. E hai Balieiros, que pode ser unha pedra con forma de balea (pois non se pode referir á maneira de pescalas, que non é nunha pedra) e ao lado hai O Siñadouro. O que se chama a etimoloxía popular di que os mariñeiros pescaban as baleas e no Siñadouro aproveitábanlles a graxa. Nada diso. Chámanlle O Siñadouro porque aí saltaban a terra os de Corrubedo a facer a comida.

A etimoloxía popular é outra ciencia máis que hai que recoller; cando se recolle a toponimia hai que poñer observacións: A xente di que tal. Nos anos oitenta foi ao fondo en Baiona o *Antártico*. Por qué foi xa o sabemos, onde foi e tal. Ben, se escoitas a xente explicar porque foi ao fondo!

As cartas náuticas son de papel e móllanse coa auga. Din que apareceu a carta náutica do barco e traía esa pedra onde afundiú, e traía unha cruz vermella alí... E o seu fillo, que era o presidente da confraría, di que viñeron os italianos e andaron unha semana por alí buscando o sitio onde afundira o barco. Esta é unha teoría. Outra teoría, anos oitenta, di que era domingo e que estaban tomando viños por Baiona. E os do barco viñan todos distraídos porque xogaba o Real Madrid co Mobilgirgi de Varese..., e foi o barco ao fondo. O barco era moi vello pero ninguén se arrisca a morrer para cobrar o seguro...!

Hixinio Puentes

Coñezo xente, veciños e familiares meus, que os chamaron para afundir algún barco. Falouse do *Mandy* que foi dar contra San Román do Val. Tiña as cartas perfectas e todo. Por que se perdeu alí? Pois hai quen di que foron os raqueiros.

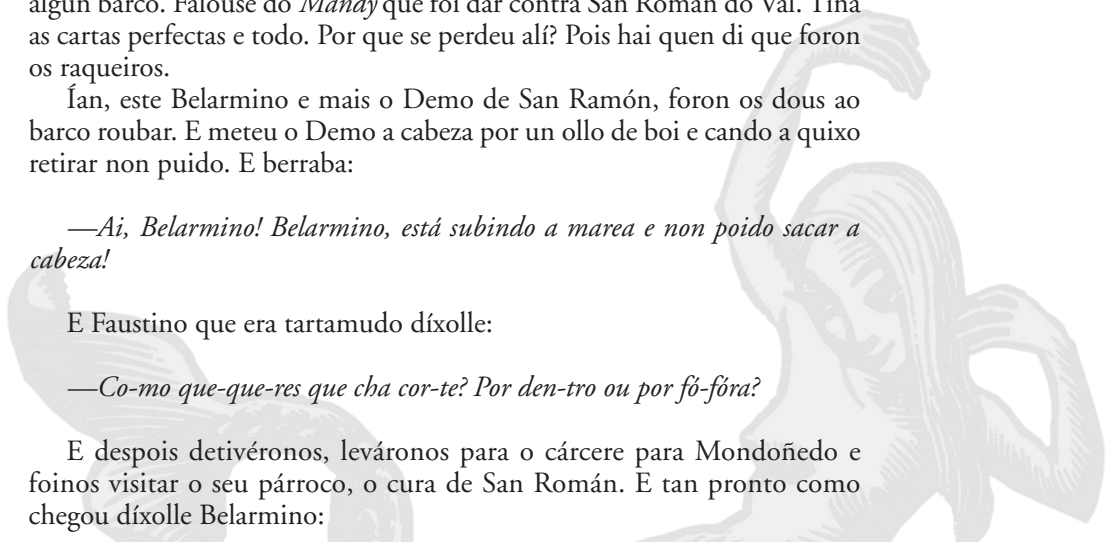
Ían, este Belarmino e mais o Demo de San Ramón, foron os dous ao barco roubar. E meteu o Demo a cabeza por un ollo de boi e cando a quixo retirar non puido. E berraba:

—*Ai, Belarmino! Belarmino, está subindo a marea e non poido sacar a cabeza!*

E Faustino que era tartamudo díxolle:

—*Co-mo que-que-res que cha cor-te? Por den-tro ou por fô-fôra?*

E despois detivéronos, leváronos para o cárcere para Mondoñedo e foinos visitar o seu párroco, o cura de San Román. E tan pronto como chegou díxolle Belarmino:



—*E a vostede tamén o pillaron?*

Moderador

Cando Hixinio mencionou o embarrancamento de Camelle e o da historia de confundir o leite condensado con pintura, houbo xente entre o público que negaba coa cabeza.

Intervención desde o público

Hai moitos mitos que ás veces son consecuencia de loitas localistas. Os de Camelle din que foron os e Arou, os de Arou din que foron os de Camelle; os de Camelle din que non. Ninguén alí recoñece iso. Din «*Como íamos ser nós tan parvos; eses foron os de Arou.*»

Xosé Lois Vilar Pedreira

É que ninguén quere ter a culpa. Hai un libro de Francisco Sánchez Fraga sobre o Cabo Corrubedo que di que foi alí. El é de alí e entrevistou a neta dunha muller que di que pintou a casa co leite condensado.

Intervención desde o público

Alí a xente o que di é que non, que ao mellor foi un que a pintou e que, en fin, a parte polo todo.

Xosé Lois Vilar Pedreira

Alí en Corrubedo en vez de ir ao fondo un barco apareceu un contedor, deses que tiran os temporais en Muxía. E viña cargado de camisetas, todas verdes. E entón xa mirades os tendais de arredor das casas cheos de 15, 20..., todas camisetas verdes.

E doutra vez resulta que o que apareceron foi abrigos de visión que viñan de Alemaña. Pois, o ideal para tapar do frío no inverno ás vacas. Na aldea aproveitase todo.

Intervención desde o público

Eu o que digo é que a pintura de leite condensado pouco lles duraría.

Xosé Lois Vilar Pedreira

Primeiro veu o sol e logo viñeron as abellas.

Intervención desde o público

Tamén se conta que na praia de Razo, ou en Baldaio, que empezaron a sacar os DVDs, nunha creba un barco perdera tamén unhas bolsas con DVDs. E daquela a xente por alí tiña DVDs pero non sabía por onde se acendía nin para que era, pero todas as casas tiñan un. Eran uns pioneiros tecnolóxicos.

Intervención de Xosé Lois Vilar Pedreira

Cando foi o do wolfram aló en Silleda facían cartos, e facían cartos, e viñan a Santiago a comprar lámpadas. Non tiñan ningunha necesidade na casa pero compraban unhas lámpadas!

Cando foi o do..., en Baiona, o barco estaba semiafundido, e en Baiona non había osíxeno nin mergulladores nin nada. A xente con vexigas de porco, enchíanas de aire e para abaixo, a roubar. Tecnoloxía rural. Buscaban saída.

Moderador

Ás veces a xente do mar presume de que son dunha pasta diferente con respecto aos do interior. Vós, que investigastes todo isto, percibistes esas diferenzas?

E outra cuestión que vos deixo sobre a mesa, o tema do sexismo. Unha actividade

tradicionalmente de homes, a que se realiza na auga, aínda que na costa hai moitas mulleres ocupadas cos traballos do mar.

Xosé Lois Vilar Pedreira

Hai que poñerse no Gran Sol con ondas de nove ou dez metros durante quince días e pescar. É necesidade pura. Eu falando outro día cun mariñeiro dicíame que un sitio malísimo é pasar a transición entre o Índico e o Atlántico. Pasar o cabo de Sudáfrica mesturado cun tifón é impresionante. E falando con dous mariñeiros distintos que pasaron polo mesmo transo, un da Guarda e outro de Baiona, dicían que os vellos viñan xogando ás cartas e iso que quedaron sen botes salvavidas, sen nada... E, que fas? Tes medo? É que o medo non o podes usar, non che vale de nada. E botamos tres días co barco desfeito. Os máis novos, cagados de medo, pero os máis vellos xogando ás cartas tranquilamente.

O concepto de medo, de fame e de frío non o podían usar. Para que quero ter fame, frío e medo se non me valen de nada!

Outra cousa é, non sei polo Norte, pero nas Rías Baixas o que son os mariñeiros é máis gastadores. Chegaban polos anos 70 e 80 cun millón de pesetas do mar, e non chegaba para nada. Entre ir de *nenas*, *cubalibres*, comprar o 124..., non chegaba a nada iso. Era a vida deles e liberábanse ao chegar a terra. Pero xa pasaba na cultura castrexa. Toda a cerámica que aparece nas Rías Baixas é unha cerámica decoradísima. Bota por fóra! Máis ao norte, aquí en Lugo, é máis parca de decoración, case non a hai. Debe ser que levamos así case dous mil e pico de anos de tradición.

O home sabe cando vai ao mar pero non sabe se vai volver. Os mariñeiros non saben se van volver. Eu acordo a dúas mulleres en Baiona, a señora Carme, que aínda non morreu, e a muller de Selegante, estar mirando para o porto. E o barco, sobre as tres da mañá está aquí. Pero, as catro, as cinco...; a mirada de desesperación! Mirando o pao da lanchiña por detrás da...; mirando o pao xa: Aí vén! Respiran e van para a casa ou axudarlles aos homes. Porque, claro, poden non volver en calquera momento. Hai esa incerteza sempre. Están feitos doutra pasta? Seguramente por por necesidade.

Hixinio Puentes

Os homes do lado do mar xa son diferentes na mentalidade dos que viven a tan só 300 ou 400 metros. O labrego mete o produto das súas colleitas, dúas ou tres veces ao ano, ou unha. Os mariñeiros cobran ou todas as semanas ou cada quince días. O barco produce moita sede porque hai moito sal. E tense que ver moito. Bébesse moitísimo. E cando hai... tírase a casa pola ventá. Así facían os de Cariño cando chegaban ao mar, tiraban os... e xa comprarían outros. E antes de ir para a casa xa pasaban pola barra americana. Mais cando viñeron os tempos críticos, do barco para a casa; non se podían tirar os mobles así pola ventá.

A mentalidade da xente é completamente distinta. Por exemplo, onde vivo eu, no Porto do Barqueiro, as cuestións familiares —agora quizais non tanto porque a xente xa logo non fala porque é espectadora, contempla a súa vida ou mira para a *caixa tonta*—, os asuntos familiares aireábanse na rúa diante de todo o mundo. Todo o mundo sabía o que se dicía dentro daquela casa. Pero 200 ou 300 metros máis para arriba non, quedaba todo a porta pechada.



Intervención desde o público

Eu só quería apuntar unha cousa en relación co sexismo. Eu son bastante sensible a ese tema pero neste caso eu creo que non se trata de sexismo, senón de supervivencia. Alguén tiña que coidar dos fillos. Se ía o home e se ía a muller tamén, quen coidaba dos fillos?

Xosé Lois Vilar Pedreira

O home chegaba a terra e esquecíase absolutamente de todo. Eu non sei como eran as casas alá arriba pero as casas eran cortes de terra. Eu levei sacos de patacas nos anos 80 a casas con piso de terra. Alí non se podía estar; malamente para vivir.

En terra os aparellos eran cousa de mulleres, as redes eran cousa de mulleres, vender o peixe polas aldeas co cesto na cabeza era traballo de mulleres... Descargar o peixe de noite para as fábricas, era traballo de mulleres. Sacalo para as caixas... e nas fábricas, era traballo de mulleres.

E logo, cando se empezaron a facer campañas de 8 e 9 meses, elas encargábanse de todo en terra. E os homes estaban desprazados sentimentalmente. E logo había outro problema, a telefonía non era privada. Da telefonía sabía o barco enteiro. A falta de intimidade era brutal.

E cando se falaba de bautizar os fillos..., como nomear os curas a bordo, era tabú: *Xa falei co xamentendes para bautizar o neno!*

E entras na ponte do barco, cagar, cagábanse en todo canto hai: santos, virxes... Agora, teñen un san Pancrancio, unha Virxe do Carme... Non sei para que, porque cáganse en todo canto hai.

Hixinio Puentes

Os mariñeiros, moitos deles, non saben ir ao banco nin nada da cuestión económica; lévao todo a muller.

Moitas veces quen conducen son elas. E tamén en moitas embarcacións, tamén a propietaria, a armadora, é a muller do patrón.

Xosé Lois Vilar Pedreira

Por parte da miña bisavoa non sabían ler nin escribir e tiñan tres barcos, e quen facía as partillas dos barcos cada semana era ela; con garavanzos enriba da mesa pero non se enganaba nada. Ben, sempre para a casa un pouquiño.

O da partillas era impresionante porque depende da arte á que vaías; se vas á castañeta, parten dunha maneira, se vas..., o que é patrón ten unha cousa, o armador ten outra. O home ten un parte, o neno ten media parte, ás veces ten un *cuartón*, a cuarta parte, cando ían aprender nada máis. Estes eran nenos que tiñan que ter o barco preparado para a hora de partir e tiñan unha cuarta parte ou a metade antes que se perda. O das partes nos barcos é unha cousa preciosa que hai que recoller pronto. O quiñón, o monte maior, os gastos do barco.

Cando se comezou a usar o halador nos barcos, o home encargado de halar, de recoller o aparello co halador mecánico cobraba por dous homes. O patrón pagaba o halador trescentas veces, pois ao mellor botaba cobrando a parte do halador tres ou catro anos. O home invisible era a riqueza do armador.

Hixinio Puentes

O halador, que nós chamamos o virador. Cando se comezou a traballador co virador os mariñeiros empezaron a engordar, porque antes estaban delgados de tanto levantar os aparellos.

Xosé Lois Vilar Pedreira

En Baiona, aló polos anos 1939-1940 que había vinte barcos, en cada barco, de 12, 15, 16 metros de eslora, había 40 homes. Hai fotos nas que se ven 20 homes cando ían á sardiña halando manualmente. Despois pasaron as tripulacións de 40 homes a 20; xa non facían falta para ese labor.

Intervención desde o público (Xurxo Souto)

En relación ao que dixestes a se os mariñeiros son dunha pasta especial: o mariñeiro ten que ter unha condición que é non ter medo. Iso ten que ver coa mística do mar, unha mística errada porque o que está agachando é un accidente laboral. Na época da República os sindicatos, a CNT, prohibían nos meses de inverno subir ao Gran Sol. E había poucos accidentes. Desde o momento en que os mariñeiros quedan sen sindicatos os mariñeiros só tiñan dúas solucións, ou encomendarse á Virxe do Carme, ou subir ao Monte Alba de Vigo para perder o medo.

Para toda a xente do mar de Vigo o Monte Alba era unha marca. E no mes de agosto collen a imaxe do San Bertolomeu, e din:

*San Bertolomeu
dáme o teu medo
e queda co meu.*

Entón o mariñeiro que vai alí xa perdeu o medo. Xa pode enfrontarse aos mares todos do mundo. Eu fun, e ao poñerme así anicado díxome unha señora:

—Cambia de posición, que se estás así desfágoche a cabeza.

Xosé Lois Vilar Pedreira

Con iso do medo lémbrome das novas dos xornais. Por exemplo o *ABC*, di que morreran 8 as primeiras novas, o día 25 de febreiro foi que morreran 10. Pero quedaron 2 en terra que dixeran: Eu con este tempo non vou ao mar.

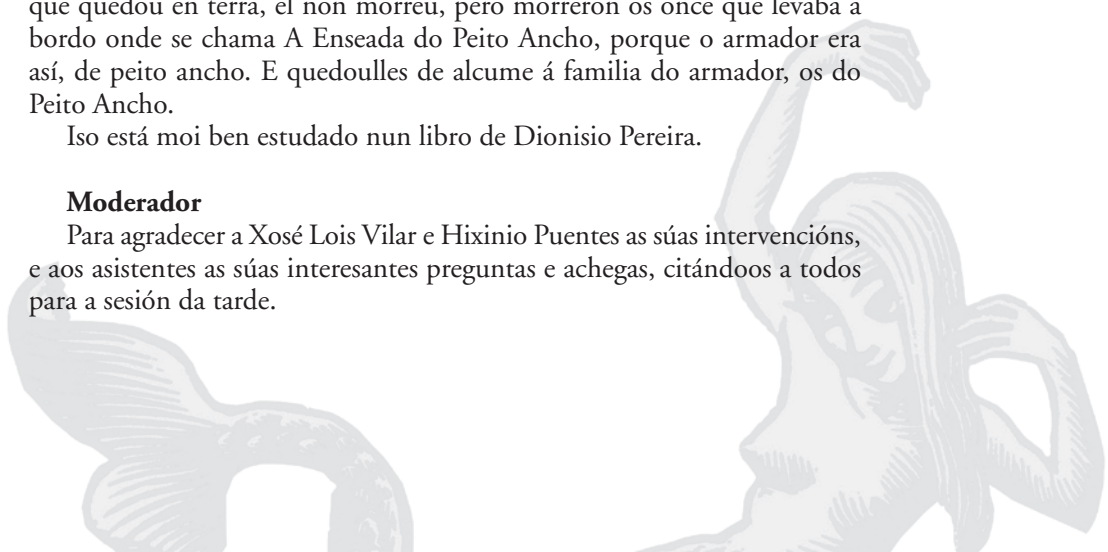
E cando se afundiou o primeiro de abril do ano 1900 *La Regente*, un naufraxio que deixou nove homes nas pedras, quedaron en terra dous que se negaran a ir porque o mar estaba moi mal. Pero, claro, arriscábase a que non te chamaran máis. Pero, foron os que sobreviviron tamén.

En *La Regente* saíron varias lanchas pincheiras ao mar, volveron todas para terra non sendo *La Regente*, o armador, que era Juan Santos Ramos, que quedou en terra, el non morreu, pero morreron os once que levaba a bordo onde se chama A Enseada do Peito Ancho, porque o armador era así, de peito ancho. E quedoulles de alcume á familia do armador, os do Peito Ancho.

Iso está moi ben estudado nun libro de Dionisio Pereira.

Moderador

Para agradecer a Xosé Lois Vilar e Hixinio Puentes as súas intervencións, e aos asistentes as súas interesantes preguntas e achegas, citándoos a todos para a sesión da tarde.





O acordeón de Antuerpe. Xeografía xeral do Mar de Galiza

Xurxo Souto

Saúde e océano!

As cousas do mar non se contan na terra. A miña palabra queda no peito, explicarme non sei. Tal lle escoitei unha vez ao Machín, mariñeiro de Muxía.

Como terrícola moito me presta poder rachar por un momento esa fronteira de silencio. E facelo aquí –felicidades á Asociación de Escritoras e Escritores en Lingua Galega por esta iniciativa– en Lugo, na “Acrópole de Galiza”, na cidade máis alta do noso país, onde tamén chega a forza do *salsieiro*. Porque todo é auga e, aínda que non o saibamos ver, até nos outeiros máis esgrevios vibran as mareas do Gran Sol.

Por iso propoño compartir de entrada este verso de Bernardino Graña. Por favor, repetide comigo:

Medre o Mar! Medre!

Galiza é unha pedra chantada no Atlántico e un espazo mariño que abrangue todos os océanos. Quizá un mariñeiro do Berbés non saiba onde queda Riotorto, polas montañas do norte, mais todos saben de Capetón, Cape Town, na fin de África. Un mariñeiro do Muro non saberá quizá de Olelas, na raia de Portugal, mais todos saben de Antuerpe, que é como lle din en galego do mar a Anveres, o gran porto do Norte.

Velaí un conto que non é conto: Pallas e Ratú, dous mozos da parte de Carral, navegando na mercante en cadanseu barco, coincidiron en Hong Kong, o grande porto de Oriente de Lonxe. Pallas, emocionouse enteiro. Eran moi amigos, en Carral sempre ían de compañeiros na partida. E berrou ben forte:

— Ei! Neno!

Ratú, contestou con sobriedade:

— *Boas tardes.*

Porque para el non tiña nada de estraño atopar un veciño en calquera porto do planeta.

Esta dimensión oceánica do traballo dos galegos ten xerado, evidentemente, moita literatura oral. E este será o obxecto da miña exposición. Un corpus ao que até o momento non se lle ten prestado demasiada atención. De aí importancia e oportunidade deste encontro.

Mais tamén ten producido, xa dende hai moitas décadas, grandes obras literarias en papel. Un patrimonio axial da nosa identidade que a día de hoxe parece esquecido.

...no mencer ergueremos áncoras rumbo a Amberes. ¡Ouh o pantrigo fresco, as vellas tabernas latexantes de acordeón, as tendas estranas co seu dono de anteollos de cuncha! Mercareiche tódalas pezas de alquimista que atope. Gostaría que viñeses comigo a contemplar as lizgairas fragatas beilando na badía...

É un anaco da “Carta Gnómica” que Avilés de Taramancos escribiu a Urbano Lugrís, no ano 59, pouco tempo antes de que o poeta noiés marchase na súa grande aventura alén do mar, cara a terras de Colombia.

No texto cítase expresamente Anveres, ou *Antuerpe* en galego do mar que agroma, xa nos anos vinte do pasado século como un espazo do noso sistema literario tan transitado como Ourense ou Compostela.

*Mariñeiros de Amberes
de Cork e Rotterdam...
o acordeón borracho
fala inglés, alemán.*

Son versos de Luís Amado Carballo. En 1927, data da edición de *Proel*, xa soaba pois o *acordeón de Antuerpe*. A súa música parecía exercer unha fascinación especial nos autores dese tempo. Tanto que Otero Pedrayo escolleu o porto do Norte como contorno simbólico para situar o nacemento da propia Xeración Nós.

Alí acontece a metamorfose definitiva protagonista de *Arredor de Si*, Adrián Solovio —alter ego do propio Otero— aquel mozo desacougado na procura da súa identidade intelectual. Frustrado, desanimado, despois de viaxar a Madrid, despois de buscar referentes por Europa adiante, nos peiraos de Antuerpe escoita unha peza enxebre e comprende á fin que o camiño para acadar as súas aspiracións cosmopolitas é realizarse plenamente na súa condición de galego:

Agora, na noite antuerpiana, xa lle concedía un espírito magoado, dorido, sen cura. Voltaba máis triste que nunca cando dun barco asolagado na noite negra xurdiu un cantar: «Santo Cristo de Fisterra / Santo da Barba Dourada / dáme vento para pasar / a laxe de Touriñana.» Dende unha proa invisible respondía unha voz de vello, recendente a tódolos alcohois dos portos: «Lanchiña que vas en vela / leva brusas e refaixos / para a miña Manuela». Coma nas «Cousas» de Castelao.

¿Que lle acontecía ó intelixente europeo? Sentiu Adrián os ollos queimados por bágoas de neno e anulada toda capacidade reflexiva. Ó deitarse, aquelas bágoas tiñan un sabor de perdón. E ditoso, afundiuse no sono.

O texto de Otero achéganos a referencia doutro autor *antuerpiano*. Acudamos pois a Castelao e a aquel famoso conto, “O Taberneiro tamén era galego”:

Unha rúa nun porto lonxano do norte. (...) Xentes de todas as castes do mundo, cantigas a gorxa rachada, música de pianolas chocas, moito fedor a sebo... Un mariñeiro que fala francés tropeza cun mariñeiro que fala inglés. Os dous fanse promesas de gran amizade, cada un no seu falar. E sen entenderse camiñan xuntos, collidos do brazo, servíndose mutuamente de puntales.

O mariñeiro que fala francés e máis o mariñeiro que fala inglés entran nunha taberna servida por un home gordo. Queren perder o sentido xuntos, para seren máis amigos. ¡Quién sabe se despois de ben borrachos poderán entenderse!

E cando o mariñeiro que fala inglés xa non rexe co seu corpo comeza a cantar:

«Lanchiña que vas en vela / levas panos e refaixos / para a miña Manoela».

O mariñeiro que fala francés, arregala os ollos, abrázase ao compañeiro, e comeza tamén a cantar:

«Lanchiña que vas en vela / levas panos e refaixos / para a miña Manoela».

¡¡A-iu-jú-jú!! Os dous mariñeiros eran galegos.

O taberneiro, gordo coma un flamengo de caste, veu saír aos dous mariñeiros da taberna e pola súa fuciana vermella escorregaron as bágoas. E despois dixo para si nun láido saudoso:

«¡Lanchiña que vas en vela!»

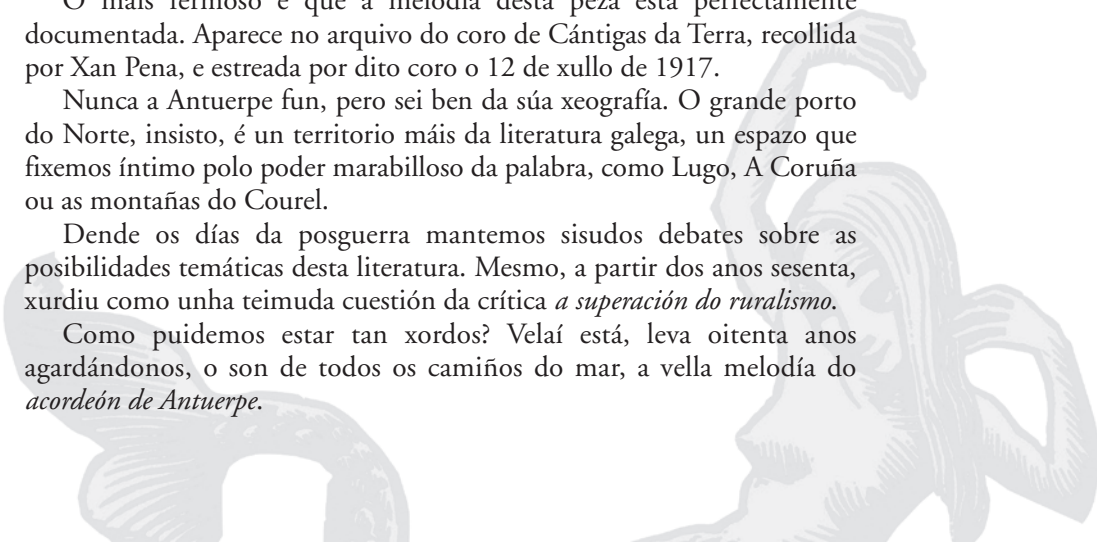
Tamén o taberneiro era galego.

O máis fermoso é que a melodía desta peza está perfectamente documentada. Aparece no arquivo do coro de Cántigas da Terra, recollida por Xan Pena, e estreada por dito coro o 12 de xullo de 1917.

Nunca a Antuerpe fun, pero sei ben da súa xeografía. O grande porto do Norte, insisto, é un territorio máis da literatura galega, un espazo que fixemos íntimo polo poder marabilloso da palabra, como Lugo, A Coruña ou as montañas do Courel.

Dende os días da posguerra mantemos sisudos debates sobre as posibilidades temáticas desta literatura. Mesmo, a partir dos anos sesenta, xurdiu como unha teimuda cuestión da crítica *a superación do ruralismo*.

Como puidemos estar tan xordos? Velaí está, leva oitenta anos agardándonos, o son de todos os camiños do mar, a vella melodía do *acordeón de Antuerpe*.



Xeografía xeral (e oral) do Mar de Galiza

Preguntáronlle ao erudito noruegués Staffan Morling por que viñera vivir a Galiza, un lugar tan afastado, unha fin da terra. El respondeu afouto: «*Un momentíño, Galiza non é un fin da terra, é un centro do mar.*»

Hai uns anos no bar *Chantada* da Coruña comprobei a veracidade desta aseveración. Foi un sábado pola mañá. Conforme rematáramos de facer unha edición do programa *A Tropa da Tralla* (Radio Coruña), fomos aló tomarlle un vaso. Segundo me viu entrar pola porta, díxome a señora: «*Xurxo, a min tamén che me presta viaxar. Eu estiven na Antártida!*»

Conmoción. En que parte do mundo vivimos!: pides un viño e aparece no fondo da cunca o continente de xeo. Explicoume a historia polo miúdo. A señora era de Melide, emigrara á Arxentina. O seu home tiña contactos coa armada dese país e puideran participar nunha visita a unha das súas bases: «*Que bonita é Antártida, e que tanto traballan os científicos por aló.*»

A palabra máis íntima, a lingua galega —esa que se utiliza decote para falar do próximo, do familiar, do tribal— preséntanos na voz dos nosos veciños unha visión global do mundo. Cosmovisión construída con ollos humildes. Ben diferente á imaxe unívoca que nos ofrece a CNN ou outros grandes medios de comunicación.

Co impulso desta música imos dar a volta ao mundo.

Tiramos cara a Muxía, a terra do Machín, cara a un conto que non é conto que recibín da man do poeta Rivadulla Corcón. Faluco foi o primeiro da vila que marchou embarcado a Brasil. A nova causou conmoción no peirao. Era moita novidade. Quizá nesas ribeiras habería traballo para moitos máis mariñeiros. Cando se despediu, Muxía toda estaba alí: «*Adeus tío Faluco, adeus, adeus!*» Marchaba por tres, por seis meses, por un ano. Quen pode pór unha data cando falamos das cousas do mar! «*Adeus tío Faluco, adeus!*» E aos dous días velaí estaba Faluco xogando ao tute no bar *O Rata* do Malecón de Muxía:

— *Arrastro!*

— *Pero ti, tío Faluco, non marcharas a Brasil?*

— *Marchén si, marchén. Mais segundo embarquén, chamou a muller pola radio costeira: Volve tío Faluco, volve! Pasou unha desgraza na casa. Desde ti marchaches deixou de falar o gato! Eu, cando tal escoitén, falén con capitán, chamamos ao helicóptero! Vin ás presas cara a casa. E conforme entro pola porta xa che me di o gato: Que viva o tío Faluco! E que viva a virxe da Barca!*

Auténtico realismo máxico. A potencia da historia eclipsa calquera outro argumento. Mesmo deixa en suspenso a cuestión da verosimilitude. Auténtico realismo máxico popular: o ser humano que se enfronta a magnitudes que o superan, un océano enteiro. Encontro no que, polo tanto, todo pode acontecer.

Durante dúas tempadas dirixín na Radio Galega o programa *Mil Ribeiras*, dedicado ás cousas do mar. Velaí un recorte. A señora Pilarita Carril, da Ponte de Porto, chamounos un día á radio para contarnos esta historia:

Aconteceu hai tempo. Visitación, Visi, era natural da aldea de Santa Mariña, Camariñas, no centro da Costa da Morte. Casas recollidas no monte porque na beira zoupa un mar bravío de máis. Era disposta, ía ao mar e andaba aos percebeos. Naufragou por aló un navío. Visi, dende o alto, viu un inglés delicado, camiñando descalzo, sen xeito ningún, polos pelouros da ribeira. Tanta pena lle deu, tanto lle estarreceu velo tan desvalido que baixou aos choutos onda el e regaloulle as súas zapatillas. Regalo de moito valor, que neses anos a xente toda andaba descalza. O rapaz foi recuperando a saúde e volveu a Inglaterra.

Morreu o conto. A ningún lle acordaba xa o asunto nin pouco nin moito. E un día aparece de súpeto o inglés, guapo e garrido, pola aldea da fin do mundo. Viñera ex profeso buscar a Visi dende a Gran Bretaña. Quería casar con ela, tanto lle tocara no corazón a rapaza esa que lle dera as zapatillas no día triste do naufraxio. Había moita expectación en Santa Mariña. Visi atendeuno moi ben, iso si. Mais non quixo saber nada de casamento, que unha cousa era darlle as zapatillas e outra a vida toda.



Éche unha historia bonita, certa, abofé, das moitas que trae o mar maior á Costa da Morte.

«*Nas Seychelles estase ben, pero en Madagascar, con ser moito máis pobriño, haiche outra alegría!*», díxome Álvaro, mariñeiro de Baiona, que anda a pescar o *atún cimarrón* nos grandes barcos de Bermeo polo Océano Índico. Unha realidade ben coñecida hoxe, tras agromar nos titulares en forma de secuestro. Falo dos apresamentos do *Alacrana* e do *Playa de Bakio*. Mais os medios case nunca se ocupan destouta visión, do traballo cotián, da descrición de mundos de lonxe con ollos humildes.

Un par de anos antes de que o *Alakrana* fose noticia tiven a sorte de entrevistar o seu patrón, Ricardo Blach. Foi noutro programa de *Mil Ribeiras* en Baiona. Compartía mesa cun percebeiro e con Xosé Lois Vilar, sabio xeneroso que me facilitou os contactos todos. Nun momento da entrevista o patrón fixo este comentario: «*Tenme pasado de todo, até vivín un tsunami. Agora só me queda que me secuestren.*» Desgraciadamente, as súas palabras foron profecía.

Polo eufónico do apelido, pregunteille por outro *Blache*, José Luis, maquinista de Terranova, que tamén entrevistara había anos na Coruña. Coñecía perfectamente, era o seu curmán. Familia planetaria abofé. Un curmán nas augas verdes do Índico, o outro nos mares de xeo de Terranova. Unha vez ao ano, grolo e cantarea xuntos pola festa de Baiona.

*Periquete, Periquete tes cabeza de león
Quixeches tomar Saint Pierre estilo Napoleón!*

Velaí o retrouso dunha das cancións —mestura entre canto homérico e corrido mexicano— que armou José Luis en Terranova. Estoutro Blache saíu poeta e ten composto moitas cántigas no mar. Esta, en concreto, dedicada ao seu patronciño novo e a unha impresionante marea de bacallau que acabou nunha grande festa no porto de Saint Pierre. Unha cantiga que naceu en galego alén do océano, e moito se escoitou na Coruña, en Vigo e, por suposto, en Trintxerpe tamén. Resumo a historia:

A carón de Terranova, Saint Pierre et Miquelon, pequeno arquipélago de dominio francés, onde recalaban no tempo do bacallau as catro tribos mariñeiras: galegos, portugueses, vascos e vascos de Muros. E en Saint Pierre, a sala de festas a *Estrella*. Tamén coñecida como o *baile do comunista*, porque o propietario, mergullador do porto, saudaba dende o peirao:
— *Saúde camarada!*

Enriba dunha mesa tocaba o acordeón Américo, un rapaz, francés de nación, que dominaba todo o repertorio enxebre —conforme ás peticións dos clientes— dende *o Rodaballo* á *Rianxeira*.

Tiña habido boas canfurnadas na *Estrella* pero fixo falta que no ano 60 arribase unha parella de bacallaeiros, o *Bastiagueiro* e o *Riazor*, para que en Terranova soubesen o que era amar festa.

A culpa foi dun de Sada: *Periquete*, o patrón máis novo que mandou un barco nesa auga.

A marea moi ben non principiara. Á altura dos Azores comezou o mal tempo e as rexoubas da tripulación: Moito océano para un rapaz de vinte e dous anos.

Pero en chegando a Canadá, conforme viron o xeo no banco da Balea, bateron co peixe. José Antonio Blanco, honrando o seu alcume, nun *periquete* deixou seladas as adegas de bacallau. Inmediatamente a parella puxo proa cara a Saint Pierre. O desembarco foi *até o mango*, como din en Malpica, ou *moi llongue*, estilo Portosín.

O primeiro día na *Estrella* houbo baile e festa a oito. No amecer do segundo —como xa non sabían que habían facer— principiou unha loita.

A ninguén lle acordan os motivos, mais todos os veteranos lembran o berro de arenga que Periquete lles botaba:

— *Adelante mis muchachos! Se ganamos hai cervexas, pero se perdemos non!*

No cénit da batalla comezou a correr perigo o mobiliario maior (as mesas e as cadeiras non contan, alí son de piñeiro). A señora María, patroa da casa, descolgou o teléfono e chamou os xendarmes. Como non era quen de describir polo miúdo tanta coreografía de golpes, resumiu os feitos neste berro:

— *España en guerra!*

E a policía chegou. En todo Saint Pierre só había catro axentes. Cando viron a entidade dos contendentes, dúas tripulacións enteiras dos bacallaeiros, decidiron acuartelarse.

Escuso fozar no detalle, os festexeiros eran xente forte, tardaron dous días en cansar.

Cando o *Bastiagueiro* e o *Riazor* recalaron de volta en Galiza, dende o Muro ao Berbés, xa se escoitaba esta repichoca polos peiraos. Deseguido vai participar nesta Xornada a profesora Rosa García-Orellán, a maior erudita nesas augas, e a ela quero dedicarlle a melodía.

O Bastiagueiro e o Riazor
a facer consumo foron a Saint Pierre
e os tripulantes pediron permiso
pra saltar en terra, despois de comer.
Así que cenaron, saltaron en terra
e para o Estrella foron a bailar.
Que clase de baile usaba esa xente
que houbo máis sopapos que onde os fan?
Como empezou a función, eu non llo podo dicir
que llo diga Periquete, que tamén estaba alí.
Berregaba Periquete, á súa tripulación:
Adelante, mis muchachos, si ganamos seis cervexas
pero si perdemos non, darlle duro da cabeza.
Aquele foi de medo o que alí pasou
aquele parecía un combate naval.
Teléfonos e gonios e as telefonías

*e tamén o dixo a radio local.
Que fixeches Periquete, Periquete que fixeches?
pedazo de mamalón,
quixeches tomar Saint Pierre
a estilo Napoleón.
E dentro de pouco se sabe en Betanzos
na ciudá de Sada xa o saberán,
e andan dicindo que es moi mala besta
que non tes sentido nin formalidá.
Que fixeches Periquete, Periquete que fixeches?
pedazo de mamalón,
quixeches tomar Saint Pierre
a estilo Napoleón.*



«A Canle de Panamá ten un aquel coa entrada da ría de Ferrol. É a mesma sensación, barcos inmensos que parecen que non han pasar por un camiño tan estreito entre as montañas. Mais pasan.» Así di Manuel Cocíña, o “doutor do acordeón”, un dos poucos mestres que aínda saben afinar este instrumento. Até o seu bar de Perlío acoden os novos virtuosos. Primeiro alegran o corpo cun vaso. Deseguido Cocíña revisa o acordeón e, coas súas historias, pon a punto tamén o instrumentista.

Manuel xa tocaba co seu pai nas *fiandolas* da súa terra, pola banda de Xove, pola banda do Barqueiro. Emigrou á Arxentina. Por suposto, canda el, o acordeón. Mesmo durmía co instrumento metido no leito. Tiña bos motivos, levaba os billetes todos dunha herdanza metidos dentro do fol. Dezasete mil pesetas que debía entregar na outra beira do mar. O fol do acordeón tivo moito aquel nas viaxes transatlánticas. Utilizouse tamén decote para levar azafrán de contrabando. Un po que valía tanto como o ouro alá na Arxentina. «*Cheiraba un pouco pero tocábase o mesmo*», resume a experiencia Cocíña.

Deseguido deu a volta a mundo navegando nos grandes petroleiros. As longas rotas oceánicas fanse aventura se alguén leva a bordo a “caixa da festa”.

Voltemos a Panamá. Di Manuel que nunha travesía normal os mercantes tardan seis horas en superar o sistema de esclusas. El tardou un chisquiño máis. Exactamente dous días. Eran os anos 70. Un porquiño foi o responsable de tanta demora. Alguén embarcara o animal en Brasil, nunca máis del se acordaran. O porquiño andaba feliz, medrando ceibo polas cubertas do barco. Cando chegaron ás portas da Canle de Panamá, as autoridades estadounidenses requiriron a súa documentación sanitaria. Non tiña papel ningún. Inmediatamente lle foi prohibida a entrada ao petroleiro. Alguén quixo botar o animal pola borda abaixo. Denegado. Entón decidiron sacrificalo alí mesmo e facer unha lacoada. Imposible sen a presenza dun veterinario.

Cinco veces perdeu a quenda o petroleiro, até que por fin deu chegado o profesional que o documentou.

Ás veces as cousas miúdas resultan realmente importantes. Ninguén contaba co *factor porcino*, forza quen de pechar esclusas. Un porquiño que detén petroleiros, aínda hai esperanza!

O magma vizoso da oralidade entréganos, insisto, outra visión do mundo. Ou mellor dito, outra visión do mar. Falamos da Costa da Morte, de Madagascar e Seychelles, de Terranova, da Canle de Panamá... Vaiamos agora alén de Capetón, que é como lle chaman nos barcos a Cape Town, Cidade do Cabo, no sur do sur de África.

Mesejo, un de Fisterra, era telegrafista da mercante, titulado pola Escola de Náutica da Coruña. Fixera moitas veces ruta dende Montevideo a Hamburgo. Esta vez ían cara ao Golfo Pérsico, levarlle bens de equipo —neveiras e lavadoras— ao Kuwait. O capitán era esloveno, os mariñeiros de moitas ribeiras. No mar o barco é o país de todos. Só ás veces no comedor xorde a tensión cultural. O cociñeiro é a figura clave do equilibrio emocional. *Mesejo* recordaba unha viaxe na que tivo que desembarcar ás presas en Xénova. Os mariñeiros filipinos, os mellores segundo el despois dos galegos, estaban a piques de amotinarse. A comida entráballes pola gorxa pequena, o cociñeiro non daba aquelado ao seu xeito o arroz.

Nesta viaxe non che había debate ningún. O cociñeiro era competente. O barco avanzou cara ao sur e en cruzando Capetón, comezou unha grande treboada —*Mesejo* non recordaba outra tal, fóra unha vez nun petroleiro na badía de Tokío. Cando por fin chegou a encalmada, estaban diante dunha praia inmensa pola costas de Mozambique. *Mesejo*, desfeitoño como todos, puido por fin descansar un pouco ao son da súa música preferida, os *Rolling Stones*. Espertárono cun golpe. O barco estaba cheo de guerrilleiros armados. Cando chegou á ponte, viu a tripulación toda de xeonllos coas carabinas ben perto da cabeza. O capitán falaba inglés, os guerrilleiros portugués. Non existía posibilidade de comunicación ningunha. Eran homes da FRE.LI.MO, *Frente de Libertação de Moçambique*. A tensión seguía en aumento. Até que *Mesejo* pronunciou unhas palabras para a historia:

— *E logo que pasou?*

Os guerrilleiros alenáronse moito de atopar a alguén que falaba coma eles. Mais a súa resposta foi desacougante:

— *Com você não ha problema. Os demais ficam todos mortos.*

— *Carallo, camarada* —retrucou o galego.

Deduciu quen era o xefe polo número de estilográficas que tiña no peto da camisa. E sacou unha bandeira da Galiza coa estrela vermella que sempre a levaba canda el no mar.

Para acabar de desenguedellar o conto: *Mesejo* adaptou un chisco o plan de ruta. Comentoulles que, en vez de a Kuwait, ían levarlles as lavadoras aos camaradas socialistas do Iemen. E así, grazas a este labor diplomático, o barco puido continuar a súa ruta sen problema ningún. Co cal se demostra que nas cousas do mar, polo menos, o galego é a lingua máis cosmopolita.

Esta parolada vai de recalada, mais cómpre falar un chisco do mar por excelencia dos galegos: o Gran Sol, o Mar de Irlanda. Principio citando a un patrón de Corme, Serafín Mourelle Bugallo:

O mar non é poesía, é traballo e esforzo...

Tal che me espetou, cando coñecín. E deseguido continuou:

*Eu nacín en Corme,
crieime na Coruña,
casei en Noia,
vivín no Gran Sol.
De onde son?
Son do mar máis que de sitio ningún!*

O mar non é poesía..., e estaba a recitar os primeiros versos dun fermoso poema épico.

Serafin foi pioneiro a finais dos anos sesenta dunha gran descuberta: os caladoiros, ao Oeste de Irlanda, do volcán de Porcupine.

*Porcupine ou a Cordilleira das Montañas Rocosas, como eu lle dicía.
Gastei aparellos a eito.
E ao final atopei os carreiros no mar.
Para min cruzar Porcupine foi como aqueles pioneiros que cruzaron os Andes.*



E di que o mar non é poesía... Para fortuna de terrícolas, Mourelle ten quenenza pola épica. Ou, para sermos máis precisos, vira cara á lírica heroica. Abenzoada ribeira esta, onde o teu veciño é perito en epopeas.

Teño que conterme ao falar destas augas, acabo de entregar á editorial un libro titulado así, *Contos do Mar de Irlanda*. Só quero agora adiantarvos uns parágrafos onde se describen os caladoiros. Praias do Gran Sol, xeografía elemental do Mar de Galiza, sempre presentes no imaxinario colectivo, mais das que case nunca recibimos os terrícolas ningunha referencia concreta.

Do mar de María Antonia á Cona da Vella



Mapa do Mar de Irlanda

Entre Sisargas e Prior, Mar de María Antonia: Carpancho, Abarracidos, Tousas de Leste e Tousas de Vendaval... 8° 23' N, dende o alto da Torre, terrícola, ti xa estás a ver moito máis: Os Codillos, O Sindicato, a auga da Ferradura...

O faro máis vello, fito no horizonte, porta dimensional que che nos leva cara ás fecundidades do Mar de Irlanda.

Brinca por este paralelo arriba, ao xeito dos vellos patróns, coa Estrela Polar no pau, deixándote caer aos poucos un chisco cara ao oeste.

Xerfa, pardelas, soidade. 48° 50' N, 10° W, tras dous días de ruta o mar perde fondo. A cen brazas inglesas de profundidade, tres outeiros sinalan a entrada da grande cidade do peixe. Son os Tres Codillos: O de Leste, o do Medio e o de Fóra. Mares de moita rabada, onde tradicionalmente xa empezaban a largar os de Marín.

Como acontece no sur de Galiza, as rías do sur de Irlanda están orientadas de norleste a suroeste. O mesmo rego que seguen tamén estes outeiros submarinos.

Alén do 49° N, un chisco por enriba dos Codillos, aqueles patróns primeiros buscaban o bico dunha gran montaña: o Chicote do Gran Sol. Alí principia o banco do Zapato. *Praia larga*, Barbanza asolagada que se estende moitas millas cara ao norleste.

Aos cumes desta meseta, xa perto do 50°, dinlle o Comburo ou Mar do Carburo. Agarda polo aparello a só unhas cincuenta cinco brazas de profundidade. Polo debuxo rampante das liñas isobáticas, hai quen tamén lle chama o León. O Carburo, auga chea de música, onde —xa se verá— os gaiteiros do mar gravan LPs.

Despois dos lances nos outeiros aqueles pioneiros araban deseguido polo val. Velaí o Canal ou Canaleta, ría asolagada que beira o Zapato polo oeste, *Praia de moita carioca*, dixéronme os sabios de Aldán. Segundo Francisco Eiroa «*o banco que máis influíu no incremento do número de arrastreiros galegos armados á baca.*»

Péchaa polo noroeste outro inmenso promontorio: atención, porque os teus ollos de peixe dispóñense a admirar agora o propio monte do Gran Sol. Xa sabemos, do francés *La Grande Sole*, 'o gran linguado', aínda que aquí non aparece no cope linguado ningún:

Referencia tomada do planalto dunha montaña submarina, limitada pola liña isobática de 65 brazas (119 metros) orientada no sentido 026°, cuxa lonxitude e anchura é de dezanove e catro millas respectivamente. A composición da súa superficie é de zonas de area fina e outras de chan áspero máis limpo, polo tanto apto para o arrastre.¹

Caladoiro de moita sona que lle regalou o nome a estes mares todos. Mesmo tamén a augas de ben lonxe, alá polo volcán de Porcupine e o Rocal.

Linda por norleste co As de Bastos (cara ao 50° 50' N, 9° W), e abrígao por suroeste o banco do Calcetín (49° N, 10° 50' W). Moita sona, mais non tanto peixe. Diante da fartura da Canaleta, copada segura, este caladoiro ten días, e chegou a ser considerado polas parellas —así afirma Eiroa— como un mar *fallón*.

«*As cartas son viciosas*» —dime Carrillo, mestre de Malpica— «*Canto máis as miras, máis che leva a idea fozar nelas...*»

Tan humanizadas foron as augas do Sur e do Oeste da illa pola flota da nosa ribeira, que todos os caladoiros de perto de terra están inzados de nomes galegos. Mares da Parte de Dentro, ou do Cuberto, pola súa —relativa— pouca profundidade. Dende o pequeno banco do Puro (48° N, 9° W), límite leste de Gran Sol (estou certo que foi fillo de cigarreira da Palloza o patrón que así tal o bautizou), até o Mar das Galiñas, aló ben no norte, polo paralelo 54°, porque o aparello trouxo unha gaiola cunha galiña dentro (e estaba viva), segundo lle explicaron na súa marea a Manuel Rivas.

¹ Francisco Eiroa del Río, *Historia y desarrollo de la pesca de arrastre en Galicia*, Deputación da Coruña, A Coruña, 1992. Páx. 163.

Rabuñando o paralelo 51°N, enriba do As de Bastos, A Pistola: fartura a oito cando quería disparar en condicións.

Polo oeste, a Ferradura, onde case xa se albisca a luz de Fastnet, faro das lendas empoleirado nun petón. Marola da outra banda, o punto máis meridional de Irlanda, onde os emigrantes camiño da América despedían cunha bagoa o derradeiro anaco da súa terra. Unha vez alguén dende aquí mandou un berro e, aos poucos, escoitouse rexoubar por Estaca de Bares:

Ooooouuuuu, señooooor? cando é a festa do Barqueirooooo?

Nos tempos dos barcos de madeira, aquel famoso Primitivo (natural de Ribeira, veciño do *Gurugú*), polo sur da illa non pasaba do 49°, mais polo oeste xa subía até os Barrancos (do 52° N até o 52° 20' N), outro mar de moita sona: todo son pozos, pero pozos de area. Fóra algún casco, praias limpas sen pedra ningunha.



Paralelo 53° N, auga de Galway. En 1934 Robert Flaherty rodou un documental mítico, *Man of Aran*. A loita cotiá pola supervivencia dos habitantes desas illas abertas a todo o vento do suroeste. Se Flaherty moveuse un chisco a cámara cara a fóra vería xa entón as parellas de Bouzas traballando no horizonte.

Polo oeste de Arán esténdese outro dos caladoiros que máis traballaron os nosos maiores, A Cona da Vella, un mar «*coma un ovo inzado de cegala.*» Ou Cono de Velle, matiza Carrillo:

As illas tapan a boca da baía como As Acentes a ría da Coruña. Por fóra, xa dende as dezasete brazas até cincuenta e pico, ou sesenta, hai cegala a oito. Alá os barcos de Vigo enchían. É desa cegala menos vistosa, que se pon fea rápido. Traiámola en botella con vinagre e un chisco de aceite para que aguantase máis.

No ano 64 o *Rosa Cudillero* entrou na Palloza metidiño de todo. Jesús Caamaño, un de Muros, desembarcou caixas a oito dunha cigala gorda, magnífica, nunca antes vista en tanta cantidade. Viña de moita máis fondura, das duascenas brazas, dunha auga que axiña había ser coñecida como o Mar do Lagostino. Ou a Volta do 52, o punto de referencia cara aos novos caladoiros —camiño profundo, 200, 300, 400... brazas— da Parte de Fóra.

Contoumo Serafín Mourelle, que no ano 1953 andaba enrolado de mariñeiro nun barco de Bouzas, o *Freire Costas*. Largaban na Cona da Vella, distinguían perfectamente ao lonxe as illas de Arán. Un compañeiro sentiuse enfermo e tiveron que arrimar a Yilrona. Non había peirao. Na illa ningún falaba inglés. Era o mesmo, no barco dos galegos tampouco.

Recalada

O Acordeón de Antuerpe. Xeografía xeral do Mar de Galiza, dimensión planetaria da nosa identidade. O mundo todo visto con ollos humildes.

Todas, todos poderíamos construír unha cosmovisión paralela a esta que vos ofrecín, simplemente a través das conversas cos nosos veciños.

Non o facemos. O Mar molla constantemente o noso presente, mais decidimos aceptar con submisión a condición terrícola. Vivimos de costas ao océano, aínda que cada día un tsunami nos estea a facer cóxegas na caluga. As cousas do mar só ocupan de cando en vez titulares na sección sucesos: apresamentos, naufraxio, morte.

Son natural da Coruña. Xa sabedes, a cidade onde os petroleiros tropezan dúas veces na mesma pedra. *Realismo* non, auténtico *punkismo* máxico. Si, a fotografía coruñesa é sinónimo de luz, alegría e calma balnearia. E sen embargo vivimos rodeados de fenómenos extraordinarios, efectos especiais que superan con moito os que entran polo ollo nas películas de *Matrix* ou da *Guerra das Galaxias*.

Collamos un coruñés calquera, o exemplo que mellor coñezo, eu, Xurxo Souto, 47 anos. Unha lembranza da infancia —tiña dez anos—: na entrada do porto o petroleiro *Urquiola* rabuñou o seu ventre contra as rochas das Acentes. Marea negra, ese día vimos caer pingas de auga negra do ceo. Un bo efecto especial, abofé.

Pensábamos que non podíamos ver nada máis extraordinario e no ano 92 o capitán Stavridis colleu mal a curva e espetou o *Mar Exeo* —outro petroleiro— contra a Torre de Hércules. Ese día vimos arder o mar.

Pensábamos que non podíamos ver nada máis extraordinario e o vertedoiro de Bens, unha montaña de lixo e refugallos, caeu enriba do Océano Atlántico, mesmo lambeu a vida dunha persoa coa súa lingua do demo.

De seguido, pola banda de Ferrol, o *Discoverer Enterprise*, a plataforma petroleira máis grande do planeta Terra, decidiu soltar amarras e aparcou en dobre fila enriba da Ponte das Pías.

Pensabamos que non podíamos ver nada máis extraordinario e hai once anos chegou o *Prestige*, a marea máis negra de todas as mareas, a encher de loito a ribeira.

Se somos quen de abstraernos, de non querer ver esta realidade convulsa —insisto auténtico *punkismo* máxico— entenderase que poidamos vivir á marxe tamén (*ai! canta falta de ignorancia!*) deste universo de historias fascinantes.

Velaí unha derradeira alegoría para ilustrar tal cosmovisión, realidade paralela, presente no máis próximo, ignota para o terrícola: debía contactar para unha entrevista cun percebeiro, buscaba a épica e a mística dos que teñen que agatuñar polas rochas máis rabudas para arrincar eses tesouros do mar, e chamei algúns amigos pola parte de Corme e de Cedeira, mais non acababa de pechar o contacto. Entón díxome alguén:

— *Ti es parvo Xurxo! Andas buscando pola parte de lonxe, e a carón da túa casa, en Monte-Alto, tes percebeiros a oito.*

Efectivamente eu era parvo: eis o bar *Tolín*, *campamento base* dos percebeiros que traballan ao pé da Torre de Hércules. Si, a carón do grande símbolo da cidade, o vello faro romano, patrimonio da humanidade, medran percebes como puños. No *Tolín* coñecín un sabio, Milucho Mariñas, o home que percorreu todas as pedras de percebe dende Avilés a Corrubedo. Tamén contactei con dous rapaces. Ao comezo non querían falar moito pero despois, se cadra, faláronme de máis. Contáronme que un día estaban apañando percebes na Rabaleira, moi perto da Torre. Andaban nunha situación alegal, por non dicir profundamente ilegal: había veda. De súpeto pasou por riba deles un helicóptero:

— *Neno, xa nos viron, é o helicóptero da Comandancia de Mariña, vainos caer unha boa multa!...*

Estaban a piques de fuxir, mais no último momento decidiron acabar de arrincar unha piña realmente fermosa. E volve a pasar o helicóptero:

— *Desta non zafamos, imos ao caldeiro seguro, neno!*

E aínda si, déronlle un golpe máis coa ferrada a ver se viña ese percebe que lles levaba a idea. E volve o helicóptero. Mais esta vez, párase xusto na súa vertical, peiteándolles as guedellas. Tiran con todo, agatuñan ás presas polas rochas e, cando chegan arriba, descubren o que está a acontecer: era o helicóptero da Volta Ciclista a España, que pasaba pola Coruña. O realizador

quedara fascinado coa imaxe, tan pintoresca, dos percebeiros ao pé do faro romano. Cando chegaron ao *Tolín*, fodidos, conforme entraron pola porta dixerónlles os compañeiros:

— *Que guapos saístes na televisión!*

Unha imaxe para ilustrar as 15.000 realidades paralelas que conviven con nós, e que exceden por diante e por detrás a visión tópica da noso propio presente. Mundos que, coa palabra máis íntima, a lingua da tribo, abranguen o planeta enteiro. Argumento para unha literatura ao tempo humilde e cosmopolita —Galiza do Mar—, esa que xa emocionaba os autores da Xeración Nós.

Que nunca pare de soar o acordeón de Antuerpe!

Ou como dixo Avelino, maríñeiro de Corón:

Está subindo a marea, ti non quedas varado en seco.

Medre o mar!



Urbano Lugrís *Reflexo ilusionado dun amigo* (1946)
Óleo sobre táboa, 36 x 50 cm. Colección *Nonagalia Banco*



Imaxinarios da flota bacallaeira nos grandes Bancos de Terranova

Rosa García-Orellán¹

rosa.garcia@unavarra.es

Introdución

O traballo que presento parte dunha base empírica onde os relatos de vida guían o desenvolvemento da investigación, aínda que parto no ano 2001 dunha situación na que estamos ante unha xeración que comeza a desaparecer. É preciso gardar a memoria da actividade da pesca industrial da flota bacallaeira nos Grandes Bancos de Terranova. Transvasar se é posíbel tres xeracións desde o comezo da pesca industrial do bacallau en 1926 ata o momento da investigación. Dotar os relatos de contexto político, económico..., ese é o obxectivo do traballo.

Ao recoller os relatos ou historias de vida, internámonos nos tecidos onde se constrúen e reconstrúen as relacións sociais e, en definitiva, na cultura que está emerxendo, a través da incorporación de experiencias que a persoa mostra no relato. O seu traslado ao texto adquire a entidade e fixación no espazo-tempo da escritura. Deste xeito, créase e ábrese a porta ao diálogo co lector, que pode acceder ao texto en tempos moi diferentes a aquel en que foi creado.

A pesca industrial do bacallau, que comeza en España en 1926 e que tivo unha época de espléndido auxe entre os anos 1950 e 1970, pasa a ser simbólica no momento de realizar a investigación, ano 2001, cunhas poucas unidades de barcos pescando en Noruega cun sistema de cotas. Isto supuxo a desaparición de centos de postos de traballo, directos e indirectos, relacionados con esta actividade pesqueira. Actualmente o aspecto do porto

¹ Doutora en Antropoloxía Social e Cultural pola UPV/EHU. Profesora na UPNA.

de Pasaia é desolador en comparación co seu pasado, e os únicos mariñeiros de Terranova que vemos nos peiraos son os xubilados. Análogo comentario pode facerse no que respecta a Vigo e Coruña como portos bacallaeiros.

A simple evocación da pesca do bacallau constitúe unha forma lexítima de narrar ou intentar entender unha aventura humana nas súas últimas dimensións: espazos, persoas e cultura material, vida económica e dinámica da mesma, formas de regulación institucional e política, así como representacións estéticas e ideolóxicas.

Respecto dos inicios da pesqueira do bacallau no pasado século XX, aínda que asenta con éxito coa casa armadora PYSBE, sen embargo foi o armador galego Domínguez quen envía o vapor *Melitón Domínguez* a Terranova en 1924 coa finalidade de establecer a pesca industrial, así como o comercio do procesado do bacallau (ata ese momento o noso país era importador deste produto, segundo Pérez Fariña), e estableceu a súa base de secado e industrialización en Insuela, parroquia de Palmeira, no municipio de Santa Uxía de Ribeira.

A pesca realizábase ao bou. No barco abríase e salgábase o bacallau e ao chegar a porto continuábase co secado. Isto facíase co procedemento natural de sol e vento. Esta industria non prosperou polo inconveniente do secado natural nun clima pouco propicio (Pérez Fariña: 1985)². Pola súa banda, Jesús Giráldez sinala que a casa armadora Don Manuel Domínguez y Hermanos, de Panxón (Pontevedra), inicia a pesqueira e non consegue consolidala, asentando con éxito un proceso de substitución de importación mediante a empresa PYSBE (Giráldez: 1997)³. Esta empresa, que xorde coa idea de reducir a pesada carga económica que supón a importación masiva de bacallau e de lograr a desexada «*nacionalización da pesca do bacallau*», conducirá a que un grupo de homes de negocios se unan en Donostia para crear unha empresa que se dedique á pesca industrial do bacallau. Xorde así PYSBE en 1926, considerada a empresa pioneira desta pesqueira. (García-Orellán: 2004)⁴.

Aínda que a pesqueira do bacallau se desenvolve partindo da empresa PYSBE con base en Pasaia, sen embargo o que aquí vou expoñer é o inicio e desenvolvemento da flota de parellas do bacallau, abordando un período crucial na nosa historia, desde 1950 a 1977. O testemuño oral dos seus protagonistas, quen nos levan ao ambiente que viviron, é a guía deste traballo.

1. Primeiras parellas a Terranova

Sempre é controvertido sinalar cal foi a primeira parella que marchou a Terranova. Nos relatos dos mariñeiros non hai consenso, porque din que a finais dos anos corenta xa empezan algúns barcos a ir ao fresco a Terranova. Co que si contamos é coa primeira consignación estábel dunha parella en Saint Pierre et Miquelon. É a do *Rande e Rodeira*, da casa armadora Alvarmar, de Pasaia. Eran barcos con casco de aceiro, tiñan 26'50 metros de eslora e un motor diésel de 330 BHP. Esta parella chegará de volta á casa logo dunha breve campaña de 36 días en Terranova, coas súas bodegas repletas de bacallau conservado en xeo. Iso provocou que se habilitaran parellas que andaban ao fresco no Gran Sol, con cascos tanto de madeira como de aceiro.

Respecto ao porto de Vigo podemos dicir que é o que alberga un maior número de parellas que andan á pescada. Contan cos mesmos problemas que as parellas vascas. Neste porto son coñecedores da experiencia do *Rande e Rodeira*, e xa antes de que a parella entre en Pasaia de regreso de Terranova, desde Vigo envían a parella *Irlanda e Rochella*. No entanto, algúns testemuños aseguran que xa a finais dos anos corenta algunhas parellas viguesas proban a ir ao fresco a Terranova.

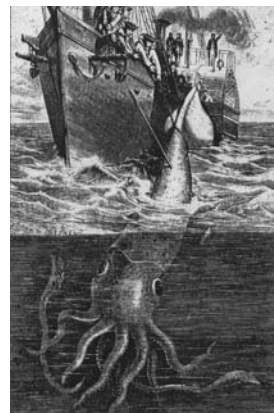
2 Pérez Fariña, María Luisa, 1985: "La industria del bacalao en Galicia: la importancia de la Ría de Arosa". *Paralelo 37*, núm. 8-9, páxs. 429-444.

3 Giráldez, Jesús, 1997: *De las Rías a Terranova: la expansión de la pesca*. Edit. Industrias Pesqueras, Vigo.

4 García-Orellán, Rosa e Beobide Arburua, Joseba, 2004. *Hombres de Terranova: la pesca industrial del bacalao 1926-2004*. Autoridad Portuaria. Pasaia.

Cando as parellas comezan a ir a Terranova había tamén bous que ían a Gran Sol. Debido aos malos tempos que atravesaba este tipo de pesca deciden ir tamén eles ao bacallau. É así como nolo mostra Vicente García, de Corrubedo:

Era o catro de marzo de 1953, saímos de Vigo, o bou era o Apóstol Santiago. Marchamos a Terranova, botamos uns tres meses e non deu resultado porque trouxemos unicamente cincuenta toneladas, que as salgamos no barco, cando o barco era de cento e pico. Así que viñemos cun auténtico 'capote'. Ao chegar, puxeron o bou á parella e formamos o Apóstol San Pedro e Apóstol San Pablo. Daquela si que se pescaba moito: en dous meses volvíamos á casa. (Vicente García: 2002)



Nun principio acudiron parellas con máquina a vapor con fuel, e algunha parella foi con máquina de vapor a carbón. Enrique Busto, informante deste traballo, sinálanos que nesta época houbo tamén un pequeno bou, o *Arano*, que saíu de Bilbao a Terranova e que ía a vela e vapor. Estes pequenos barcos arriscábanse a cruzar o Atlántico e regresaban logo sobrecalados de bacallau. Así o expresaba a xente: «Parecían submarinos.» A propulsión destes barcos pasará pronto do vapor aos motores diésel, e para o ano 1953 os poucos barcos que quedan de vapor a carbón transfórmanse a fuel, e outros despézanse.

Para os capitáns dos bous, o feito de que as parellas asenten na pesca industrial do bacallau débese á previa infraestrutura que xa teñen constituídas as dúas grandes empresas PYSBE e PEBSA. Consideramos evidente que este factor é importante posto que, entre outras cousas, xa se creou unha rede comercial con compradores que se aprovisionan de bacallau. As parellas conseguen, como nolo mostran os seus protagonistas, partindo do camiño xa aberto, crear o seu propio desenvolvemento. No ano 1959, seguindo as investigacións de Oya, os bous contan con 2.103 tripulantes e un volume de capturas de 82.500 Tm, o que representa un 57,7% do total, que desde entón descenderá paulatinamente (Oya: 1976)⁵.

1.1. Construción de parellas e a nova pesqueira

O Goberno impulsou, ademais da flota dos bous, a das parellas. Contribuíu así ao rápido desenvolvemento da flota bacallaeira e ao conseguente auxe da produción pesqueira.

Seguindo o testemuño do armador vasco Miguel Ciriza, de Pasaia, imos expoñer as facilidades financeiras que existían nesta época por parte do Goberno para a construción de barcos. Este armador di descoñecer a situación anterior a 1950:

A partir dos anos 1950, a través do informe da Subsecretaría da Mariña Mercante, onde están as institucións de Subsecretaría de Pesca, Navegación e Inspección de Buques, e a través dese informe da Subsecretaría, o Banco de Crédito á Construción (Praza Sta. Bárbara, 1, Madrid), concedía créditos para a construción dos buques de pesca.

⁵ Oya, Jesús J., 1976, "Las pesquerías española en onda larga: la "gran pesca" del bacalao en los bancos del Atlántico noroccidental", en *Revista de Geografía*, núm. 10, páxs. 48-78.

Estes créditos cobrábanse do seguinte modo, sempre coa certificación da inspección de buques da Subsecretaría da Mariña Mercante: 1/3 á posta da quilla, outro terzo á botadura do casco, igualmente coa certificación da Inspección, e terceiro e último terzo á terminación da posta de motores e montaxe do buque sempre coa certificación da Inspección Xeral de Buques. Estes créditos concedíanchos a vinte anos ao 2%; é o que conseguimos para o buque Marcelina Ciriza. Co Angelote e Cachuelo tamén conseguimos este tipo de crédito ao 2%. No ano 1965 para o buque Miguel I conseguimos a 20 anos un crédito, pero ao 4%. (Ciriza: 2003)⁶

Temos testemuños que nos indican que a concesión destes créditos non era fácil para todos, polas circunstancias políticas nas que entón se vivía. De feito, algunhas casas armadoras non puideron obter estes créditos e non puideron saír adiante.

Segundo os armadores, o éxito de capturas é total, pero non tanto a nivel económico, xa que carecían de infraestruturas adecuadas en terra, como podían ser cámaras frigoríficas para a conservación da salga, lavadoiros ou secadoiros (Lasa: 1989). Os armadores suplirán esta carencia de infraestrutura comercializando directamente os seus produtos como expoñeremos máis adiante. Estes inicios supuxeron tamén a ruína dalgunha casa armadora, debido a que van a Terranova con pouca experiencia no salgado, e regresan con todo o bacallau ‘cocido’, que non se pode vender, e iso supuxo a desaparición dalgunhas destas casas. Así ocorre coa parella *Lince* e *Linabea*, con base en Pasaia.

Os armadores, con todo, están adquirindo unha valiosa experiencia que lles permitirá crear unha flota bacallaeira de parellas a gran escala.

Estes barcos saían de Pasaia e de Galicia, chegaban ao Cantil Leste de Terranova, e en oito días a parella xa estaba cargada con cincuenta toneladas de peixe. Todos os testemuños coinciden en apuntar que o máis duro era a ruta, posto que estes pequenos barcos andaban oito nós como moito, e tiñan que percorrer unha gran distancia, preto de dúas mil millas a Pasaia e unhas trescentas menos a Galiza.

Nesta primeira época o denominador común é a evocación da enorme cantidade de peixe que hai en Terranova. Temos testemuños, como o referente ao ano 1952 que nos di que no primeiro lance que fixeron nunha parella non puideron meter o aparello e todo o peixe volveu ao mar.

A continuación vou expoñer a vida cotiá nas parellas partindo do testemuño oral dos seus protagonistas; eles lévannos ao ambiente que viviron, que nestes momentos é xa un testemuño mudo dunha época e dunha cultura marítima.

1.2. Tripulación e embarque

Logo desta experiencia con barcos que levan só 13 homes, moitos armadores meten dous máis na seguinte marea, pero sen acondicionar aínda os barcos a esta tripulación maior. Os dous homes de máis ían no pañol. Máis tarde xa haberá barcos con 17 homes, e será aínda moito despois cando se acondicionen os barcos para ter 22 homes.

Todos coinciden na necesidade destes 22 homes a bordo en cada barco. Iso supón preparar no mesmo espazo un maior número de catres para albergar a mariñeiría, dándose situacións nas que protestan mesmo os propios carpinteiros ante o armador debido á estreiteza dos catres. Así, un carpinteiro de Pasai Donibane que se chamaba Modesto, dixo a un dos armadores da compañía Laboa e Olasagasti que eses catres eran demasiado estreitos, e xa é famosa a resposta dun destes armadores replicándolle que aínda eran máis estreitos os cadaleitos.

⁶ García-Orellán.

O mariñeiro Andrés Lourido, explícanos as condicións a bordo destes barcos:

No 51 fun por primeira vez no Lince e Linabea, con base en Pasaia, e o armador era de Irún. Era un barco de madeira e de fuel que ía ao Gran Sol, e para ir a Terranova deciden meter dous mariñeiros máis, e os novos metéronnos no pañol, que era onde ían as redes. Non tiñamos camarote para nós e durmíamos entre a rede, afortunadamente levabamos un can que se chamaba Corea e ese quentábame os pés, era verán e aínda que nos mandan salgar o bacallau, o caso é que se coceu todo, e cando chegamos a Pasaia o armador que xa tiña problemas económicos cos barcos andando na pescada, arruinouse. (Andres Louro Romay: 1952)



As condicións de habitabilidade eran nestes barcos, pois, moi precarias: ademais do reducido espazo, na maioría destes entraba auga no rancho de mariñeiría; ata había goteiras nos catres onde durmía a xente, como nos conta Darío Fontán (1952). Iso obrigábaos a durmir coa roupa de augas.

As situacións previas das persoas que van a Terranova son moi variadas e, xunto a mariñeiros de baixura, hai persoas que non coñecían o mar. Hai que ter en conta que a inicios dos 50 había problemas para embarcar, con excedentes de mariñeiros dispostos a ir ao mar. A situación de Pasaia nese momento é a seguinte: veñen galegos de diferentes partes de Galiza, sobre todo das Rías Baixas, e tamén chegan *baserritarras* (habitantes dos casaríos), aínda que en menor cantidade. É importante nesta época o número de baserritarras que chegan procedentes da zona do monte Jaizkibel (Hondarribia) e Bera, grupos de amigos novos e tamén familiares que deciden embarcar no porto de Pasaia para ir á pesca de altura. Boa parte destes homes especializaranse como salgadores, cocíñeiros e, en menor número, mariñeiros de cuberta. Neste grupo hai homes que aos poucos anos de ir a Terranova quedarán a estudar na Escola Náutico-Pesqueira para facerse patróns. Isto tamén ocorre cos mozos galegos, como é o caso dos provenientes da vila coruñesa de Corrubedo. Os homes galegos faranse experimentados mariñeiros e en gran número pasarán a ser contramestres e finalmente patróns de pesca e de costa. En menor número irán de motoristas, sendo os galegos procedentes de Marín-Seixo e Moaña os que en maior número acoden como motoristas, seguindo normalmente a tendencia familiar pais-fillos.

Os mozos que empezaban en Terranova, recoñecían que as condicións de traballo a bordo eran duras, pero tamén era duro o traballo do casarío. Existe tamén, de modo especial en Galiza, un grupo de homes que previamente se forxara na pesca de baixura. Para todos eles o aliciente máis importante era o salario, nestes tempos bastante superior ao que se podía gañar en terra.

A tripulación era na súa maioría moi nova e cada ano fíanse uns tres ou catro ao servizo militar, pero eles mesmos traían os seus substitutos. Esta xeración abrirá camiño á seguinte, a dos anos 70, que se socializa na cultura

do bacallau, sobre todo os provenientes dos pobos galegos das Rías Baixas. Aquí “ir a Terranova”, é o modo de vida normal. Por iso, aínda que cando as parellas comezan a ir a Terranova a tripulación constará cun 50% galegos e un 50% vascos, xa na década dos 70 son maioría os galegos. E isto debido ás condicións socioeconómicas da Galiza rural e pesqueira, que abastece e socializa do mesmo xeito un gran número de persoas para esta actividade.

Baserritarras mariñeiros

Respecto aos mozos provenientes dos casaríos, era habitual que xa con dezaseis anos se inicien na pesca de altura, nas modalidades de bous, bacas⁷, parellas ou tríos, na costa de Francia ou Gran Sol.

Cóntanos Kaio Lazkanotegi, de Bera, quen xunto con outros amigos da vila encontra que «neste oficio faise máis diñeiro ca en terra». Tamén conta o seguinte: «Chegamos a traballar seis días seguidos, sen quitar as botas —é así como nos deitabamos no catre—, moi pouco tempo, igual só unha hora, e a seguir traballando: era o traballo do trío.»

Despois, na modalidade de parella, os mesmos barcos comezan a ir a Terranova en 1956. En 1957, Luís Alzuguren vai por primeira vez de mariñeiro a Terranova. Ata daquela só traballaba no casarío e co contrabando. Proven tamén de Bera e ten dous irmáns seus maiores ca el que xa ían ao mar, e anímase a ir de mariñeiro nunha parella, a *Santa Cruz de Llanera* e *Santa Cruz de Beizama*. Despois de facer a súa primeira campaña pensa que non vai volver nunca máis; regresa ao casarío pero en terra non había grande cousa, e vendo que os seus irmáns maiores seguían ao mar, decidiu volver.

Cando daquela un comezaba a ir ao mar, empezaba polo regular a traballar de *cho* —ou marmitón—, ou se era en cuberta poñíano como lavador no balde, ben amarrado ao redor da caixonada e onde tiña que limpar e lavar o peixe con cepillo.

Nestes inicios das parellas, e así ata finais dos anos 70, era habitual que na primeira quincena de decembro os barcos regresasen aos portos de orixe e descansasen ata a primeira quincena de xaneiro. No caso do porto de Pasaia era costume saír despois da festa de San Sebastián (20 de xaneiro), e facer tres viaxes ao ano.

Outro elemento que queremos sinalar aquí é que estas parellas, que nas súas orixes foron barcos que andaban á pescada, manteñen a mesma organización da ponte: vai un patrón de costa e un patrón de pesca que non necesariamente ten que ter título de patrón, pero que en moitos casos chegou a selo partindo de mariñeiro, e despois pasará a ser contramestre e finalmente patrón. A isto temos que engadir que o responsábel último do barco ante a lei, con todo, é o patrón de costa, o que derivou no problema da dualidade de mandos.

Os mozos galegos e o embarque

Estes homes procedentes de Galiza tiñan problemas para conseguir aloxamento próximo ao porto de Pasaia, e non digamos xa no seu ‘corazón’, Trintxerpe. Non había pensión para tantos homes e chegaron a durmir en portais, e se tiñan algún coñecido durmían nun barco que estivese amarrado ao peirao.

Ademais, tiñan que estar inscritos no ‘sindical’ para poder embarcar, e tamén tiñan que estar vixiando no peirao esperando o momento no que houbera unha praza libre nun barco. Nos relatos biográficos dos mariñeiros que embarcan no porto de Pasaia por primeira vez para ir á pesca de altura, gran número deles conta co apoio dun familiar ou veciño que intentará axudalo a embarcar. Este aspecto é moi importante para elixir un porto pesqueiro. Esta situación ímola

⁷ Baca (éuscaro *baka*): Barco que faena en solitario, do mesmo xeito que o bou aínda que con forma de traballar diferente.

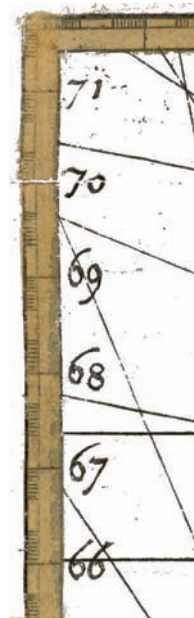
a ilustrar a través da experiencia de Aquilino Sotelo, que aos 17 anos vai a Pasaia desde Cangas do Morrazo, lugar onde se inicia case desde neno na pesca de baixura. No caso de Aquilino o seu pai xa está traballando no mar en Pasaia, e será el quen lle consiga o pasavante, que era daquela un documento imprescindible para poder embarcar. Deste xeito, con 17 anos, comeza na pesca de altura como mariñeiro de cuberta na baka *Campoamor* do armador Manuel Vázquez. Aínda que no caso de Aquilino, co apoio do pai, non tivo demasiadas dificultades para conseguir o pasavante, hai con todo mozos que chegan de Galiza a Pasaia e atopan grandes dificultades, tendo que facer fronte a situacións moi variadas xa que, en primeiro lugar, necesitaban o carné do sindicato e o pasavante, que o entregaban aos tres meses; pero, á súa vez, para ter o pasavante había que ir previamente ao mar en Pasaia. Isto facía que se dificultara enormemente a posibilidade de embarque, o que activaba o enxeño de quen querían saír ao mar. Así nolo conta un deles:

Había un de Noia que me apuntou no taboleiro e embarcáronme sen o pasavante, nos Macayas. Non tiña nada, ía descalzo, deixáronme unhas botas e durmía na cociña nun balde porque no catre só dispoñía dun somier de arame e facía un frío tremendo, e senteime nun balde que había na cociña e alí durmía; eu non tiña colchoneta nin nada, e como a cociña era de carbón, polo menos durmía quente. (Andrés Lourido: 1952)

Respecto das idades destes homes provenientes de Galiza, algúns xa embarcan con 13 anos na pesca de altura a inicios dos 50. É así como eles mesmos se expresan:

Era unha sorte saír de Corrubedo e poder embarcar nun bou; era a única saída que tiñamos. Non había medios para estudar, pero tiñamos inquietude e ganas de formarnos, había que buscar a vida. Embarcarse de marmitón era coma se che tocara a lotería. Eu embarquei de marmitón con 13 anos en Xixón, no Apóstol San Pedro e Apóstol San Pablo. Logo xa fun para Pasaia, con quince anos, e noméanme contramestre nunha parella bacallaeira a Terranova: coñécenme traballando nos barcos desde os trece anos, e xa con quince anos me respectan, conto co apoio do patrón de pesca que é de Corrubedo —xa sabes que en Corrubedo todos somos primos, estamos todos emparentados. (J.G.: 1957)

Os tres casos que aquí sinalamos ilústrannos aspectos dunha época que viviron estes mozos. Eles constitúen unha fonte de riqueza humana proveniente de zonas rurais, contando no seu haber cunha forte disciplina para traballar e co desexo de abrirse camiño a nivel profesional e, por extensión, tamén a nivel persoal. Así, gran número destes mozos galegos asentados en Pasaia, onde formarán as súas familias. Con todo, xa ben entrada a década dos 70, moitos destes mozos deciden quedar nas súas vilas de orixe para formar a súa vida, e só acoden ao porto de Pasaia para o embarque.



1.3. Condicións de habitabilidade e víveres

A mediados do século XX, as difíciles condicións de habitabilidade e a pobreza dos víveres non son exclusivas das parellas, tamén recolleemos no capítulo dos grandes bous as penurias da mariñeiría. Respecto dos víveres, aínda que non pasan fame, a alimentación é practicamente monodieta. Co réxime de Franco estase vivindo unha auténtica autarquía na súa organización político-económica, ao que temos que engadir que a nivel internacional acábase de saír da Segunda Guerra Mundial e para todos son momentos economicamente difíciles, o que se reflicte nos recursos dispoñíbeis nos barcos. A situación que aquí se expón das parellas vívena tamén noutras flotas estranxeiras, onde se sinala que «Na alimentación diaria comíase bacallau e había moi pouca variedade de alimentos.» (Martín, Lionel, 1986: 41)⁸.

Respecto á auga, os mariñeiros cóntannos que nestes inicios o habitual era levar nove toneladas para dezanove persoas. Con iso había que cociñar, lavarse, e facer todo: non se podían lavar diariamente, aínda que tiñan asegurado o ‘aseo’ con auga de mar. Outros barcos levaban tanques de catorce toneladas de auga para dezasete homes, e só había unha forma de sacar a auga do tanque, que era cunha pequena bomba que estaba na cociña, e colocaban unha cortiza grossa para que non caese nin unha pinga de auga. Á noite, o cociñeiro poñíalle un cadeado á bomba cando terminaba os seus labores, e entregaba as chaves ao patrón de costa ou de pesca, segundo os barcos.

Achamos unha gran variedade de testemuños e todos teñen o mesmo denominador común: a norma máis xeneralizada era a do cubo de auga para todo o rancho, e ese cubo era só para lavar a cara. A auga era, polo demais, só para a comida.

A ‘hixiene’ máis exhaustiva era a que recibían do mar, e tampouco podían lavar a roupa. Esta lavábase amarrándoa a unha corda e botándoa ao costado do barco, e despois secábana no motor, pero co sal a roupa quedaba ríxida. Era habitual secar os calcetíns debaixo do corpo para que así estivesen quentes pola mañá; canto ás mantas, para cubrirse só contaban con unha. Coinciden os testemuños nesta época en que para durmir non quitaban a roupa posto que pasaban moito frío.

Nestes anos non había potabilizadoras e a auga levábase nestes pequenos barcos en tanques de pouca capacidade. «*Era habitual dar un pouco de auga cada quince días. Era un balde de cinc, alí lavábase e alí lavabas a roupa un pouco.*» di un mariñeiro.

Na época son unha constante as queixas de todos con relación á escaseza da auga. Hai que ter en conta que os mariñeiros de máquinas tiñan que andar con graxa e non se lles permitía lavar as mans. Limpábanse en seco como podían e así continuaban. Os que estaban en cuberta tiñan as mans cheas de sangue, con grans e feridas. Era costume ouriñar nas mans, xa que observaban que deste xeito melloraban as feridas. Temos aquí o testemuño de Juan María Benito, de Pasaia, que andou nas parellas durante o período 1953-1973:

Facendo as prácticas para piloto, no ano 1954, na parella máis grande e nova de entón, do trinque, con 20 homes a bordo, durante cento trinta e cinco días, coa auga doce racionada, un tanque inutilizado e quince toneladas dispoñíbeis para ese período de tempo. Posteriormente, exercendo xa o mando no Costarencala, permanecín oitenta e sete días sen lavar a cara, igual que o técnico de pesca. Só lavaba as mans con alcohol para facer as curas. Os mandos dabamos exemplo. O sacrificio engadido ás malas condicións integrais da vida a bordo daquelas primeiras parellas do bacallau foi, sen dúbida, a escaseza da auga potábel.

Este mesmo capitán, no momento de realizar esta investigación (trinta anos máis tarde de ocorridos estes feitos) exponnos como sendo el o responsábel do abastecemento de auga para a

⁸ Martín, Lionel, 1986: *La grande pêche de Terre-Neuve*. Edition Hermé, París.

tripulación, era quen decidía a cantidade de auga fornecida. Das súas decisións el mesmo recoñece que recorda con dor o feito de non dar máis auga á xente, posto que daba un único balde de auga para todos os de cuberta, un total de doce homes. (Juan María Benito: 2003).

En Saint Pierre estaba a figura da persoa que repoñía auga nos tanques destes barcos. No mar, segundo quen fose o patrón de pesca, era el e non o costa quen decidía a auga que podía recibir cada tripulante. Ao longo deste traballo, a dualidade de mandos antes sinalada, vai a incidir na vida a bordo das parellas.

Estamos ante barcos abertos, e os ranchos de mariñeiría albergaban xeralmente 9 homes. A cociña adoitaba estar situada na cuberta superior, e iso facía que algo de calor se irradiase para o rancho, pero non era suficiente, posto que non tiñan estufas, e pasaban moito frío.

Nos primeiros tempos había unha caldeira na cociña para facer aceite de fígado de bacallau, e ao redor da caldeira colgaban a roupa de augas, que era de lenzo e había que aceitala con liñaza para que non filtrase a auga, e que á vez facía algo de defensa para o frío. Era habitual mollarse dúas ou tres veces ao día, e non tiñan roupa suficiente para cambiarse.

Existían parellas nas que tanto o capitán como o patrón de pesca compartían o mesmo camarote con dous catres. Á beira estaba a correa da *maquinilla* e iso impedíalles durmir cada vez que se largaba a rede á auga. Comentando o patrón esta situación a un armador, este respondeu que se non poden durmir é debido a que non ían suficientemente cansos para o catre. Neste barco aquí citado, na ponte estaba ademais o mecanismo do temón, que era de gardíns de cadea e que vén desde o cuadrante de popa, enganchando arriba as cadeas de babor e estribor: ademais de ter que exercer forza física para movelo, tamén entraba frío polo oco que tiña.

Tampouco tiñan comedor, nin camarotes; si un rancho, que era onde durmían e comían de pé ou sentados no catre. Respecto ao váter, só contaban con un, situado en cuberta. Isto provocaba colas, e moitas veces non podían ir e tiñan que facer «as súas necesidades» no gardacalor (Antonio Neira: 1950), e cando ía mal tempo non se podía ir alí. Daquela, pola parte de sotavento, onde non pegaba o vento nin o mar, facían as súas necesidades agarrándose ás escaleiras, e como o mar entraba no barco ía limpando, é dicir facía á función do váter. Outras veces recorrían ao balde: «alí facías e logo limpábalo co mar. Os engraxadores sempre facían nun caldeiro na máquina». Esta situación –dinos o patrón Patxi Kalzakorta– durou nalgúns casos ata ben entrada a década dos anos sesenta.

Nestes primeiros barcos o espazo era tan reducido que primeiro comían os mariñeiros e despois os mandos, sendo comida a mesma para todos. O cocíñeiro non levaba cho. As circunstancias foron variando lentamente no tempo e, segundo Juan María Benito, tamén influíu a actitude dos mandos, xa que algúns que tiñan certa ascendencia sobre armador tiveron a valentía de esixirlle certas melloras, que outros non se atreveron a formular. Estas realidades que sinala Juan María Benito mantéñense nalgúns barcos ata mediados os anos 60.



Luís Alzuguren dinos que nos 50 na parella de *Santa Cruz de Llanera* e *Santa Cruz de Beizama*.

... na cociña sempre había uns centímetros de auga; había auga por todas partes, incluídos os camarotes. No barco ían 18 homes, tiñan os seus catres, pero non había unha mesa nin bancos para comer, collían a comida e sentaban no seu catre para poder comer.

As condicións de vida e relacións a bordo destes primeiros barcos ímolos enmarcar basicamente desde a reflexión dun capitán e desde unha historia de vida dun mariñeiro-contramestre.

Nas parellas os testemuños dos mariñeiros coinciden en que para poñer orde non levaban pistola nin o pesca nin o capitán; mesmo din que nos primeiros tempos non levaban nin sequera bengalas de urxencia. Con todo, si din que nos bous os capitáns levaban pistola.

Gaizka Elordi fórmase como oficial nos bous de PYSBE desde 1956 a 1962. Así describe as condicións de habitabilidade dos bous e as parellas:

Quizá tiñan no bou máis comodidades para a oficialidade: unha cámara..., camarotes máis amplos..., camareiro, cambiábanse as sabas unha vez por semana. É dicir, que eran unhas condicións de vida totalmente diferentes. Na parella non existía nada diso: eran 15 homes metidos nun rancho e nalgúns casos con auga no piso porque entraba auga. Supoño que porque os barcos se cargaban máis do que permitía a lei. Non existían calados nin cousas polo estilo. Era todo un pouco salvaxe. (Elordi: 2003)

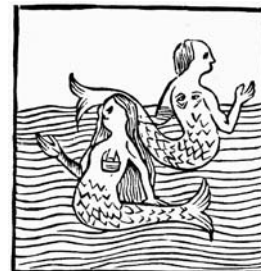
Agora presentamos o testemuño dun mariñeiro, Aquilino Sotelo, que vai a Terranova por primeira vez nas parellas no ano 1956. Segundo el, pasaban fame, dábanlles pan racionado, a comida era monodieta: patacas con peixe cocido (caldeirada). Apenas había potaxes; logo, xa foron metendo potaxes e arroz. O seu irmán, que vai de contramestre, conséguelle praza de embarque como mariñeiro na parella *Monte San Telmo - Monte Santiago* de Pasaia, dos armadores Sarriegui e Sagarazu, cunha capacidade de 300 Tm, clásica, aberta. Saen para Terranova sabendo que a estancia vai ser de nove meses como mínimo posto que van pescar e descargar despois ao mercante no porto de Saint Pierre. Recorda que naqueles momentos había moito bacallau, pero tamén que rompía o copo moitas veces debido á sobrecarga coa que viña e a que as redes eran de cánamo. No caso de Aquilino, coincídelle que contrae matrimonio un domingo 12 de febreiro de 1956 e o martes seguinte sae para Terranova. Cando regresa de novo á casa logo de nove meses, xa naceu o seu primeiro fillo.

1.4. Viveres

Debido a que na tripulación hai unha maior porcentaxe de galegos que de vascos, a elaboración das comidas segue os gustos culinarios dos primeiros, é dicir, caldeirada (bacallau con patacas) e cocido galego para os domingos. Todos coinciden en afirmar que as comidas eran moi escasas e os tripulantes vascos necesitaban adaptarse ademais a unha nova cociña. É o que nos din Luís Alzuguren, de Bera, e Patxi T., de Errentería: «As comidas eran moi escasas; ao principio custábanos adaptarnos ás caldeiradas, pero ao final acabaron gustándonos.»

De viveres, caldeirada, e para carne, pillábanse pardelas. Moitas veces, debido a que había moito traballo, quedabamos co bocadillo na man, durmidos. (Bernardo de Corrubedo: 1958)

Esta frase dun mariñeiro dá unha idea da provisión de alimentos coa que contaban as parellas durante esta primeira etapa. Tamén era habitual que non dispuxesen de frigorífico, e por iso levaban moita carne salgada, sobre todo de porco. En canto á carne fresca levaban para dous ou catro días como moito. Polo tanto, os víveres esenciais serían: patacas, pemento, carne salgada e legumes; os ovos ían metidos no sal da bodega. E se querían comer carne fresca tiñan que coller paxaros, as populares pardelas, e tamén comían, aínda que menos, delfíns. É habitual que os víveres frescos só teñan unha duración de oito días. É así como o recolle este testemuño nunha parella nesta época:



Daquela pescábase e descargábase en Saint Pierre, é dicir, saíamos a primeiros de ano e regresabamos a finais de ano, facendo as entradas en porto en Saint Pierre. Nunha ocasión a nosa parella, que era de cen toneladas, entra con avaría en San Juan, co cal temos que estar uns trinta días en porto, esgotándose os víveres. Iso fai que o armador viaxe a San Juan. É Calparsoro, de Donostia e leva dólares. O diñeiro lévao pegado ao seu propio corpo con esparadrapo. Dese modo paga a débeda da reparación para que o barco poida saír de novo ao mar, e abastécenos de víveres unicamente para oito días de mar. O resto dos días arranxabámonos coas caldeiradas de peixe. Para variar, ás veces o peixe facíámolo frito. (P.T.: 1956)

Contamos coas entregas dos víveres aos barcos rexistradas na aduana de Saint Pierre, que nesta época son moi escasas aínda que, seguindo as palabras de Juan María Benito, «dependía de forma determinante da actitude dos mandos da parella en canto á calidade e cantidade dos víveres que se consumían, sobre todo cando as compras se facían en portos estranxeiros.»

Estas primeiras parellas que chegan a Saint Pierre cocían o peixe frito. Así nolo comentarán durante a recolla de datos neste lugar (2002). É algo que aos habitantes de alí lles chamaba moito a atención, o cheiro do aceite. Segundo eles era coma se todo o pobo cheirase a aceite frito.

2. Evolución dos barcos

Francisco Lasa, armador de Pasaia, narra nestes termos os inicios da súa casa armadora en Terranova e as súas dificultades para abrirse camiño na actividade comercial do bacallau:

A nosa parella Miracruz e Buenavista fixo a súa primeira viaxe con 113 toneladas de bacallau grande, pero xurdiunos outro grave problema: o seu almacenamento e venda.

Intentamos facer acordos con PYSBE, ofrecíámoslles o noso peixe a 10 pesetas quilo. A contestación foi que esperaban os seus barcos e que non dispoñían de sitio para as 113 toneladas. Por iso decidimos construír as nosas cámaras e secadoiros, que posteriormente se ampliaron a petición de armadores ata chegar a uns 20.000 metros cúbicos baixo terra, para evitar fugas de frigorías, e catro secadoiros

*de bacallau con capacidade para secar de 15 a 30 toneladas día, segundo tamaño e estado atmosférico reinante.*⁹

Imos expoñer a infraestrutura con que contan as parellas en porto, concretamente no de Pasaia e tamén en Santa Uxía de Ribeira. Hai que considerar que toda a infraestrutura de terra coa que contan estes barcos vén de que previamente foran pesqueiros que subiran ao fresco á Costa de Francia e ao Gran Sol.

No porto de Pasaia as parellas non contan en terra con factorías que dispoñan de túneles de secado. Contan, si, con almacéns para a clasificación do peixe, como máximo cámaras frigoríficas para a conservación do mesmo, pero, en definitiva, a venda do bacallau verde das parellas que saía do porto de Pasaia era venda directa. O produto saía unicamente clasificado, e o comprador nos seus puntos de destino dispoñía de factorías para o secado e posterior comercialización.

Os puntos de destino máis importantes da venda directa do porto de Pasaia estaban en Navarra, Soria, Guadalajara, Miranda de Ebro e Miranda del Duero.

No porto de Pasaia un grupo de armadores que conta coas modalidades de parellas, bous, bacas e tríos que van ao fresco, montan antes da Guerra Civil o complexo industrial de M.E.I.P.I. (Muelles e Instalaciones Pesqueras Industriales), concretamente no peirao de Pasai Donibane. O conxunto de M.E.I.P.I. contaba con peirao propio, talleres, efectos navais e a súa propia lonxa, onde descargaban clasificaban o peixe para a súa posterior venda.

Ademais, tamén contamos en Trintxerpe con Muelles y Almacenes de Trintxerpe. Esta é a lonxa máis importante de toda a contorna, sendo preferente para os armadores pois contén a maior cantidade de descargas do porto.

Cando as parellas de Pasaia empezan a ir a Terranova comezan a descargar na lonxa de M.E.I.P.I. Aquí tiñan cámaras frigoríficas de 4 graos para manter a humidade do bacallau. Estas instalacións contaban ademais con almacén para seleccionar o bacallau verde salgado, e en paneis, xa clasificado, ía directamente ao transporte dos camións e destes ás factorías de destino dos compradores. Ademais de facer esta operación en M.E.I.P.I., tamén se utilizan os almacéns e frigoríficos que Serrat tiña na antiga rúa da Pescadería de Trintxerpe.

No entanto, xa en 1956, casas armadoras de Pasaia como Ciriza descargan no porto coruñés de Ribeira, que conta con lonxa, factoría de manipulación e túneles de secado para o bacallau. A empresa Tomás Buxons enviaba directamente o bacallau, xa comercializado, a Barcelona, baixo a marca “A Carmiña”. A descarga en Ribeira resulta competitiva non só para as parellas bacallaeras galegas senón tamén para algunhas casas armadoras vascas. Así mesmo, as casas armadoras Sarriegui e Sagarzazu, desde 1957 a 1962, descargan na Coruña e venden o peixe a uns compradores chamados Bonjoig e Bodegón.

Estas campañas, si serán rendíbeis e iso fará que se alarguen as bodegas dos barcos para poder ter máis capacidade. Con todo, estas parellas axiña quedarán obsoletas e dinamízase a construción de novos barcos de maior tonelaxe para ir a Terranova en parella. Ata os inicios dos anos 60 serán de 300 a 500 toneladas como máximo.

Debido a que as parellas destacan, sobre todo na década dos 60, cunha maior rendibilidade que os grandes bous de PYSBE, ofertarán salarios moi superiores sobre todo en postos decisivos no barco e, deste xeito, tripulantes expertos na PYSBE pasarán a traballar nas parellas. Este é o testemuño do capitán Juan María Benito, que comeza no ano 1952 nas parellas de Terranova:

⁹ No apéndice do libro está o testemuño deste armador escrito por el mesmo para esta investigación.

Entre os mariñeiros dos bous e os das parellas hai unha auténtica pugna, xa que os clásicos de PYSBE tiñan a súa infraestrutura, e os parelleiros eran pequenos. Nesas condicións era daquela un orgullo traballar na PYSBE e os parelleiros eran, así e todo, uns espantallos. (J.M. Benito: 2002)

Axiña as parellas pescarán o dobre que os bous:

Nestes anos saíamos a primeiros de xaneiro dos nosos portos e regresabamos para o Nadal; botabamos alí todo o ano, pois descargabamos en Saint Pierre. Había tanto peixe que aos tres cuartos de hora xa tiñamos que virar. Para levar o copo do aparello ao costado custábanos montes e moreas, abriamos o copo, enchiamos a cuberta, salgábase e pasabámolo ao outro barco. O outro tamén enchía a cuberta, e aínda quedaba peixe no copo para traballar. [...]

Todo iso había que elaboralo, con mal tempo..., frío..., sen acubillo..., en cuberta... Os bous, ao ser máis grandes, metían todo a bordo, grande e pequeno, pero as parellas tirabamos o fogueiro [un peixe branco cunha raia negra que se pesca moito en Terranova, máis estreito que o bacallau e tamén se salga, é máis branco que o bacallau e menos saboroso; tamén hai en Gran Sol, pero o prezo do bacallau é o dobre do fogueiro]. Nesta primeira etapa, as parellas, ao seren barcos pequenos, tiñamos que aproveitar o peixe de máis valor. (Ibid: 2002)



Contrastamos esta opinión sobre o fogueiro (eglefino) dicindo que nos países anglosaxóns este peixe é máis apreciado que o propio bacallau, e é máis caro.

Para aqueles barcos era un risco tremendo cruzar o Atlántico. Visto desde agora era unha tolemia, pero había que traballar para comer, eran momentos difíciles para todos. É curioso, pero había moi poucos accidentes tendo en conta os riscos que corriamos, xa que ademais de seren barcos abertos, non reunían condicións para protexerse dos golpes de mar: a auga podía tirarte facilmente ao mar, e non eran tantos os afogados, tendo en conta que todos os que estabamos en cuberta podíamos ir á auga. (Patxi T.: 1952)

É interesante a reflexión que fai este capitán respecto dos accidentes. Nos barcos cunha tecnoloxía rudimentaria, do mesmo xeito que cos *doris* portugueses desta mesma época, os accidentes eran relativamente escasos comparando cos que se producirán xa ben entrada a década dos 60. É daquela, coa xeneralización dunha avanzada tecnoloxía, cando se dá un maior número de accidentes. Non é, loxicamente, a tecnoloxía a causa destes accidentes, senón o mal uso e abuso que se fai dela. Estes barcos sinxelos, do mesmo xeito que os *doris*, irán abandonando o traballo nos bancos de Terranova.¹⁰

¹⁰ O traballo de Angelo da Silva corrobora esta situación respecto dos *doris* portugueses.

Respecto ao traballo que desenvolven as parellas é de destacar que o éxito máis importante está na súa técnica de pesca. Os aparellos nestes inicios dos anos 50 son completamente diferentes aos dos bous. A situación irá cambiando paulatinamente ao longo dos anos 60 cando os aparellos xa van ter tamén elementos dos bous, segundo sexa o patrón de pesca. A única diferenza que se manterá será que as parellas, ao ser dous barcos os que arrastran unha mesma rede, non necesitan portas de arrastre para facer o 'delta' co aparello.

3. Segunda etapa (1956-1960)

Imos abordar dúas situacións nesta segunda etapa. Unha é que a mediados dos anos 50 as parellas comezan a quedar todo o ano no porto base de Saint Pierre e desembarcan o bacallau a un mercante; a segunda ten como característica máis importante que se produce un paulatino aumento da capacidade das parellas, así como o aumento da concorrência. Para finais desta década xa necesitan explorar máis extensamente os bancos do bacallau e seguir as súas migracións. Todo iso vai contribuír ao desenvolvemento dun período moi rico en capturas na pesca das parellas.

3.1. Os transbordos da pesca ao mercante

Estes son rendíbeis debido a que hai moito peixe e os pesqueiros teñen pouca capacidade de carga. Para 1955 os barcos comezan a organizarse e, xa con parellas de dúascentas e pico toneladas, comezan a descargar o bacallau en Saint Pierre a un mercante enviado desde España. Abarloábanse os pesqueiros, tres por banda, e facíase o transbordo. Logo, transpórtase o peixe aos portos de orixe. «Estabamos todo o ano alí, marchabamos en xaneiro e volvíamos en decembro. Descargabamos en Saint Pierre cada pouco tempo. Escapando dos ciclóns, e alí facíamos a nosa vida todo o ano, en Saint Pierre.» (J.G.: 2002).¹¹

Aproximadamente desde 1955 ata 1960, as parellas quedan todo o ano en Saint Pierre e faranse transbordos ao *Astiluzu*, *Astene*, *Isturiz*, *Kuski*, *Lashercia*, *Picomar* e outros. Nos primeiros anos 60 xa deixan de facer estes transbordos porque xa se constrúen parellas de maior tonelaxe e sae máis rendíbel facer tres campañas ao ano, co cal fan a marea e veñen aos portos de orixe.



Parellas en Saint Pierre et Miquelon. Anos 1950.

Fonte: *Hombres de Terranova: la pesca industrial del bacalao 1926-2004*

¹¹ Hai que ter en conta que os ciclóns afectan estes bancos a finais de verán e no outono.

Para o ano 1956 casas armadoras de Pasaia como Ciriza envían unha parella a Terranova. O resultado ten éxito e iso anima esta casa armadora a construír unha parella nova. Ao ver que en Vigo comezan en estaleiros Vulcano a montar parellas de 800 toneladas e 1.000 cabalos cada unha, esta casa armadora decide construír unha parella nova, na que cada barco ten 800 cabalos a 375 voltas, máis os grupos auxiliares. Estes barcos, chamados *Angelote* e *Cachuelo*, son botados no ano 1958 con condicións de habitabilidade tamén pioneiras, cos ranchos forrados de formica, tanques para almacenar o viño... En definitiva, estamos ante os albores da época dourada das parellas. Desde Pasaia parte o verán de 1958 esta novidosa parella na súa primeira campaña.

Foron os estaleiros Barreras, de Vigo, os pioneiros que promoveron uns barcos moito mellor distribuídos, cunha maior comodidade para os tripulantes.



3.2. Explorando o Gran Banco

José Loira, pioneiro patrón de pesca entre os da flota bacallaeira galega, sae do porto de Vigo e exponnos como teñen que «ir limpando de algas as praias.» Dese modo, dinos, empeza a entrar o bacallau¹².

É interesante recordar que a concorrencia nestes inicios dos 50 é pequena. En realidade pescaban na zona do cantil, máis ben ao sueste do Gran Banco, e na zona de Saint Pierre, e xa regresaban á casa repletos de bacallau. Non era necesario explorar o mar a gran escala. Isto comeza máis adiante, segundo o propio testemuño dos patróns. Así, José Loira expresará que nos inicios eran poucos os barcos, pero axiña foi necesario explorar o Gran Banco. Imos mostrar unha teoría de José Loira sobre a evolución da pesca nestas praias:

En Terranova non había tanto peixe como din. En Terranova había peixe, pero tamén se traía pouco. Despois, cando empezaron a chegar máis e máis barcos, houbo que empezar a explorar o mar. O mar é como o terreo en terra, se o traballas dá produto, se non o traballas non dá produto. O banco de Terranova estaba cheo de 'lixo', é dicir, algas, coral... alí non podía entrar o peixe. E a medida que se foi entrando, foise limpando e foi cando apareceu o peixe¹³. O bacallau é moi emigrante e anda coa comida e, á súa vez, esta anda coa corrente de auga, e a corrente segundo a temperatura. Segundo as condicións atmosféricas e segundo moitos parámetros, cambia tamén a migración.

12 Queremos sinalar que hai capitáns que non comparten esta opinión.

13 Este testemuño que corresponde á primeira época das parellas, e temos que enmarcalo nas zonas de pesca que eran de pouca profundidade, e aínda que o informante fala de "limpar" o fondo, iso non significa deixalo libre completamente da súa biomasa xa que se isto ocorre son os mesmos capitáns quen testemuñan que non se pode pescar. Parella a esta información quero expoñer as palabras do biólogo Dr. Larrañaga, quen sinala que a fertilidade do mar non vén de remover os fondos senón de arriba, da luz. As algas son sempre costeiras e así, por exemplo, a 150 metros de profundidade apenas existe vexetación. O cambio das correntes vai supoñer a auténtica causa que afectará toda a biomasa. (Dr. Larrañaga, 21.05.2003)

Do mesmo xeito, tamén traballaban enriba das pedras e

...nunha parte da pedra collías bacallau grande, e a media milla xa había peixe máis pequeno. E o peixe pequeno sempre andaba xunto, e o grande tamén. É raro coller peixe pequeno e grande á vez. (José Loira: 2002)

Incluimos aquí unha opinión diferente doutro patrón de Terranova:

O coral —dinos o patrón de pesca Patxi Kalzakorta— é altamente favorábel para a posta do bacallau e tamén segundo as praias, o bacallau grande si vén mesturado co pequeno. (P. K.: 2004)

Pódese considerar toda a década dos anos 50 cunha asistencia moderada de flota española parelleira nos Grandes Bancos. Ademais eran barcos aínda de pouca capacidade, que axiña quedaron obsoletos. Xa ao longo dos 60 son substituídos por parellas de maior cabalaxe. A pesca do bacallau presenta unha evolución moi positiva a partir da posguerra, alcanzando a cota máis elevada de capturas no ano 1968 con máis de 50.000 toneladas (Pérez Fariña, 1985), e non se volve recuperar xa que entra nos anos 70 a regulación das duascenas millas mariñas¹⁴. Do mesmo xeito neste mesmo ano 1968 en Pasaia, da parella *Larzabal* (bou recentemente reconvertido) da casa armadora da Coruña PEBSA, descárganse 1.700 toneladas de bacallau salgado, que equivalen a 4.000 toneladas de bacallau fresco, aínda carecendo das sofisticadas sondas e radares posteriores, unha marca que non se superou. A parella é máis rendíbel.

Existe nestes momentos o *mare liberum* e, seguindo o testemuño do capitán de pesca Lázaro Larzábal nos anos dourados da pesca, tamén existen fracasos nas capturas, xa que os bancos de bacallau móvense, soben e baixan, e hai que ir na súa procura, e onde hoxe atopas unha boa pesca, mañá non está; por iso nesta época dourada do bacallau existen barcos que teñen fracasos nas súas capturas, aínda que se vai incorporando o radar e o LORAM (LONg RANge Navigation, navegación de largo alcance), a procura ten que seguirse de forma moi técnica e rastrexando grandes zonas. No entanto, España nesta década é un país importante en exportación de bacallau e, partindo ademais da experiencia dos bacallaeiros, consolídanse outras pesqueiras doutros mares no conxelado, e iso fará que se incrementen notablemente os desembarcos que xa na primeira metade dos 60 superaron o millón de toneladas, situándose na terceira potencia mundial detrás da U.R.S.S. e do Xapón.

3.3. Entre xeos

En Terranova existe unha liña xeográfica máis ou menos divisoria que arrinca de Saint John's. Cara ao sur non se forman ordinariamente grandes bancadas de xeo no mar, pero si se forman desde aí cara ao norte. Para a flota pesqueira local isto supuxo moitas veces non poder saír traballar. Tampouco se desenvolveu alí unha flota pesqueira que contara coa axuda dos buques crebaxeos nacionais. Isto é algo que incorporarán os rusos á súa flota pesqueira sobre todo na década dos anos 60.

¹⁴ Debemos ter en conta que os rexistros de capturas oficiais non son reais, xa que se rexistraba á baixa, e isto tivo como consecuencia que cando se foron negociar as cotas de pesca a partir das duascenas millas mariñas en 1977, por causa de que os rexistros estaban á baixa a España tocoulle menos cota. Sen embargo nas nosas investigacións debemos guiarnos por datos, e con ser o rexistro de 50.000 toneladas e a cifra é máis alta, sen embargo estamos ante o rexistro máis alto de capturas e por iso nos serve de punto de guía nas análises.

A flota española xa está faenando nestas augas desde 1927 cos bous de PYSBE. Cos seus barcos de ferro e algúns coa proa reforzada, si pescaron entre xeos. Cando 25 anos máis tarde se van incorporando a esta flota as parellas, vemos que nun principio non necesitan arriscar a pescar entre xeos. Con todo, xa comezan a facelo cara a finais dos anos 50, con barcos máis fortes, de ferro e proa reforzada.



Picando xeo nos Grandes Bancos de Terranova.

*Fonte: Hombres de Terranova:
la pesca industrial del bacalao 1926-2004*

Mostraremos agora como se manexan as parellas para poder pescar entre xeos. Tamén se fará ver a repercusión que nestes barcos abertos ten o traballo en cuberta.

En primeiro lugar temos que sinalar que desde decembro ata marzo hai xeos nas latitudes máis altas das praias onde traballan. As grandes bancadas de xeo desprázanse lentamente ao longo do Gran Banco en dirección sur. Son zonas nas que hai bacallau nestes meses. Fóra dos xeos non hai suficiente peixe como para cargar barcos dunha tonelaxe xa importante e por iso teñen que introducirse no xeo para poder pescar.

Existen basicamente tres clases de xeos, todos perigosos, cos que hai que enfrontarse nestes mares:

1. Os *icebergs*, que son grandes moles de xeo. Veñen tras un percorrido lento e longo desde os glaciares do norte. En ocasións son verdadeiras montañas flotantes.

Hai que recordar que segundo a distinta composición dos mesmos (diferentes graos de terra, pedras que poden ter, etc.), o que está mergullado rolda os 7/9 da masa total.

2. Os *growlers*, así chamados en Terranova, son moito máis pequenos, pero en certo sentido son máis perigosos que os icebergs porque ás veces non son facilmente detectábeis e porque, con todo, teñen unha considerábel masa sólida. Son capaces de provocar unha perigosa vía de auga nun barco que navega sen a debida precaución.

3. As *bancadas de xeo*, verdadeiras barreiras de xeo que poden formar unha inmensa superficie que ocupa toda a vista do mar en calquera dirección. O perigo máis común é quedar atrapado e sufrir ademais unha enorme presión que pode facer perigar a seguridade do barco. Este foi o caso dos grandes veleiros de madeira que no pasado quedaron atrapados e esnaquizados. Contando con isto, cando unha parella navega cara a unha praia de pesca, o primeiro barco abre o ronsel ao segundo. En época de xeos había que ir desde o Sur cara ao Norte, buscando un claro (un espazo libre entre os xeos) onde poder largar. Ir nesa dirección supoñía un gran esforzo por parte, sobre todo, do primeiro barco, debido aos continuos golpes que recibía dos xeos. Esta situación, descoñecida ata daquela polas parellas, vai estimular a imaxinación dos patróns, que intentan medios



orixinais (arriar a áncora, botar gasóleo por proa e prenderlle lume...) que non tiñan eficacia ningunha. Expoñemos esta situación co testemuño dun coñecido patrón de pesca:

O lugar habitual de pesca das parellas entre xeos será o “Cantil 47”. Esta zona está con xeo desde Nadal ata marzo. O primeiro problema que atopas navegando cara a este Cantil é que a corrente vai cara ao sur, polo tanto, se navegabas desde o sur cara ao norte os xeos, como viñan cara abaixo, golpeaban continuamente o barco. [...]

Dificultades que ten pescar entre xeos: unha delas é que para largar a rede hai que buscar un claro no que non haxa xeos; isto ás veces é difícil, o que supón estar durante horas buscándoo. Ata chegamos a botar a rede no ronsel co barco practicamente parado, a moi pouca velocidade, e vas largando. O seguinte problema é atopar un claro para virar a rede, ata chegar a virar sen claro metendo a rede por banda. O barco que non metía a rede é o primeiro que vira, todo o peso da rede vai a pique e queda a rede só no outro barco, e o outro barco é o que mete o calón dentro.

Son manobras moi complicadas, dá moito traballo realizalas e ademais rómpese moito a rede. Pero sabes que hai peixe. Nunha ocasión en lugar de estar catro horas de arrastre, estivemos doce horas, chegando o saco desfeito, custounos 24 horas reparalo. Vai moito frío e ás veces tes que estar atando con auga quente, o pano da rede conxéllase, queda duro, e cun balde de auga quente ter que desconxelalo. En Noruega os xeos son moi gordos, pero afortunadamente hai menos xeos que en Terranova. A pesca entre xeos o que che dá son dificultades, pero non se pode estar sen traballar. (José Abal: 2002)

Este patrón de pesca, actualmente en activo, afirma:

Os rusos levaban crebaxeos e actualmente os barcos alemáns andan en Noruega a cinco ou seis nós entre xeos, pero levan unha chapa de trinta milímetros; os nosos barcos como moito poden ir a milla e media en arrastre e a chapa é de trece milímetros en proa. [...]

Para pescar aquí non hai unha técnica específica. Hai que ter en conta primeiro o amarre. Arriase o cable desde o carretel por un burato e daquela, cando chega a marca, suxeitas ao gancho de remolque cunha amarra (cable e cadea). Esa amarra vira de babor a estribor. Cando vas entre xeos o cable entra na auga un pouco pola popa da amarra, é dicir, un pouco afastado da popa, e o xeo engancha o cable e levántao. Para evitar iso poñíase a amarra dos xeos, unha especie de Y, co cal fai que o cable ou calamento saia pegado á rampla. Non todas, pero hai parellas que van reforzadas desde a proa ata a ponte, para poder pescar entre xeos. A pesar de todo chegouse a provocar algunha vía de auga, pero son situacións controladas.

Ademais dos problemas da pesca, hai outros específicos destes mares tan fríos: a humidade ambiental, os fortes ventos, as nevadas e as salpicaduras do mar afectan de xeito perigoso, por acumulación de xeo, a cuberta do barco, os paus e os cables que están por todas partes. Esta masa de xeo fai subir o centro de gravidade do barco e diminúe perigosamente a estabilidade do mesmo.

Pese ao frío reinante había que traballar sempre ao aire libre nestes barcos abertos. Cántannos os mariñeiros que nesta década nalgúns barcos non había luvas de goma: eran de lona, e a area entraba nas mans e facía feridas entre os dedos. Hai que ter en conta que o bacallau do Gran Banco vén con lama, e esta afecta sobre todo ao mariñeiro que estaba sacando as tripas, xa que o lodo quedaba nas zonas interdixitais e ocasionaba chagas. Para evitalas colocaban para durmir miga de pan entre os dedos para que non se pegasen. A area entre a luva e o pulso provocaba co

rozamento verdadeiras feridas, especialmente era o fogueiro o que provocaba estas feridas aos abridores e aos sacadores de espíñas. E para evitar estas chagas nos pulsos usábanse unhas pulseiras que se facían con fío de cobre e que protexían os mariñeiros da area e o rozamento da roupa de augas. Foron os portugueses quen ensinaron este eficaz remedio caseiro aos tripulantes dos bous españois xa para o ano 1945. Así nolo conta Patxi T., que nos dá detalles do uso efectivo destas pulseiras de cobre que cubrían os pulsos de *cardenillo*—óxido do cobre— que os protexía das chagas.

As luvas de goma son dos anos 60. Pero ata para repoñer as luvas de lona era preciso pedirllas directamente ao capitán, e para iso había que ensinar as anteriores luvas rotas. Había moitas conxelacións, sobre todo en pés e dedos. En Saint John's collían unha caixa de luvas especiais para os abridores, xa que os de lona facíanselles bastos para coller o peixe, e con esas luvas especiais manexaban mellor a man para abrir. Estas luvas non tiñan costuras.

Este problema da cuberta xa se amortece enormemente cando nos anos 70 moitos barcos traballan nos parques de pesca pechados. Con todo, é inevitábel facer as manobras de pesca ao aire libre.

Os cristais da ponte protexíanse do xeo colocando unha resistencia na parte interior para garantir a visibilidade.

Outro problema que xurdía é que a neve cubría completamente os focos de luz e había que subir aos paus para retirárllela. Era un traballo moi arriscado, sempre subían dúas persoas de máquinas e facíano sen cintos de seguridade mentres o barco podía sufrir un forte abalo. Tiñan que empezar por retirar a neve dos chanzos que tiña o pau (pasos de pau de ferro) e dese modo ir subindo aos poucos, retirando a neve cunha man e coa outra suxeitándose para non caer.

Un dos problemas que pode aparecer é que, tras un temporal de neve, tal e como expresa este informante, o barco poida facer abalos perigosos por mor da masa conxelada sobre o barco. O capitán Patxi T. a este respecto fainos a seguinte puntualización:

Os pesqueiros que constituían a flota española bacallaeira, estaban practicamente construídos do mesmo xeito que os buques pesqueiros que ían aos mares cálidos. Toda a flota estranxeira do bacallau do Norte de Europa dispoñía a bordo dunha caldeira para fornecer calor ao barco mediante vapor. Por iso non necesitaban de serpentíns. A calefacción de vapor era autosuficiente. Tanto a cuberta, ponte, como os paus e estais, tiñan tubaxes con buracos por onde saía o vapor. Isto cubría todo o barco e evitaba a formación de xeo.

A flota española víase obrigada a picar o xeo dúas ou tres veces ao día, debido a que non dispoñía de sistemas adecuados de calefacción. Incluso os serpentíns eran ineficaces porque carecían de máquinas auxiliares coa suficiente potencia.

Debido ao frío que reinaba en todo o barco, o almacén cos víveres tamén se conxelaba, con todas as consecuencias que iso traía: «Un bacallaeiro pode andar no mar sen gasóleo pero non sen patacas.» (Patxi T.: 2004)



No ano 1952 J. G. vai como contramestre nunha parella de Pasaia a Terranova. Nárranos así a súa experiencia entre xeos:

No primeiro lance vén tanta cantidade de peixe que non somos capaces de meter o aparello a bordo e marchou todo o peixe. Comezou a nevar con moita forza e o barco facía abalos perigosos e tiñamos que facer substitucións para picar a neve, e así durante sete días, unicamente picando neve sen poder traballar, aquilo parecía o inferno. (J. G.: 2002)



Gran carga en cuberta.

Fonte: *Hombres de Terranova: la pesca industrial del bacalao 1926-2004*

O outro problema que se pode presentar e pode poñer en perigo a estabilidade do barco é o das bancadas de xeo. Estes feitos ocorren na parella *Gure Ama* e *Antiguakoa*:

Do mesmo xeito, cara a marzo 1983, con calmazo e en cuberta atando a rede, o lance era do compañeiro, e nós estabamos preparando o peixe. A metade da xente estaba abaixo na cuberta e a outra metade estaba arriba atando a rede. Nese momento, como había campos de xeo en varias zonas, cambiou de súpeto o vento e as barreiras de xeo, que estaban distanciadas, viñeron cara a nós e colleunos entre dúas barreiras, aprisionounos, o barco perdeu a estabilidade e a rede subiu á boia, estivemos a piques de envorcar. Esta marea Joseba Badiola quedou en terra e estaba de primeiro de pesca Ivon.

3.4. Tecnoloxía utilizada

Respecto aos medios técnicos cos que contaban, podemos dicir que non dispoñían de radar, só un aparello de radio que se comunicaba con España. Enrique Busto, que estivo desde os comezos traballando como técnico de CRAME (Compañía Radio Aérea Marítima Española) asentado en Saint Pierre para as parellas, sinálanos que daquela estes barcos utilizaban para comunicarse con terra a TSH (telefonía sen fíos). Esta ía por ondas de 1.600 quilociclos, e os

aparellos dos barcos contaban cunha potencia duns 20 ou 30 vatios, o que supoñía emitir as mensaxes de forma moi repetitiva, xa que tanto por parte do emisor como do receptor chegaba o son con moita dificultade. Se había un ciclón, ás veces dábanlles tarde o parte, e ante unha sospeita sería escapaban para terra, aínda que tamén había os que aguantaban ata última hora e logo pasaban serios apuros. Os primeiros anos entraban sobre todo en Saint John's, xa que traballaban máis preto de alí.

A función dos radares realizábase en certo xeito os mariñeiros. Isto é o que nos di un vello mariñeiro que traballou nestes bancos desde os anos 50:

Os radares eran a xente que tiña que ir ao castelo de proa. E cando se estaba en arrastre mandábase moitas veces un mariñeiro a proa a vixiar para dicirlle a ver si viña algún barco ou algunha cousa. E houbo moitas veces nas que tivemos que sacar a xente do castelo porque quedaban conxelados e non se movían, e iso que eran gardas unicamente de quince a vinte minutos. (Bernardo de Corrubedo: 2003)

É así como nos mostra Leopoldo Abal, patrón de pesca de Pasaia, as condicións destes barcos e compara a pesca nos dous tipos de pesqueiras, Terranova e Gran Sol:

Estes barcos non levan radar, que non se xeneraliza nas parellas ata inicios dos setenta, e os mesmos capitáns que andaron nestes barcos sen radar e despois terían radar nos seus barcos, afirman que non entenden como puideron navegar sen o radar e a base do son. O perigo que tiñan era evidente considerando que o fixeron ademais nun lugar como Terranova, cun clima moi duro, onde comezas o ano con moitísimo frío e hai grandes bancadas de xeo no mar. Cara a marzo xa comeza o desxeo, en maio e xuño veñen as néboas intensas e en agosto, setembro, outubro, os ciclóns, e volta ao frío intenso. É habitual comparar Terranova con Gran Sol, posto que unha gran proporción de mariñeiros previamente foran ao Gran Sol, onde as condicións climáticas tamén son duras, pero aí non hai ciclóns, posto que cando chegan a esta zona xa son borrascas; tampouco hai xeos no mar, nin tanta néboa. Iso é a pesca do bacallau. (Abal: 2003)

A tecnoloxía é aínda escasa a respecto das redes. Así nolo mostra este patrón de pesca:

Hai moito peixe e as redes son de cáñamo. En máis dunha ocasión cando veñen moi cheas ás veces rompíanse, e íase todo o peixe. Ás veces ata un simple enganche era suficiente para producir unha rotura na rede e baleirarse unha importante cantidade de peixe ao mar. [...]

Considerábase ter sorte o feito de cargar o saco da rede con oito ou dez toneladas, así como coller nun día trinta ou corenta canastros, aquilo era unha festa.



Logo das redes de cáñamo veñen as redes de coral, son un pouco máis fortes, pero tamén se rompían bastante, e será xa nos anos sesenta cando veñen as redes de nailon. (José Antonio Larruskain: 2002)

As redes dan moito traballo. Con todo, estes anos estamos nuns momentos de auténtica bonanza pesqueira. As persoas de Saint Pierre indican que os mariñeiros españois ao chegaren a porto e preguntarlles como fora a pesca de bacallau, a resposta habitual era: «Coma homes», abrindo os brazos en cruz, para indicar o tamaño do bacallau. Sen embargo, dez anos máis tarde xa non se dicía esta expresión, aínda que se seguía abrindo os brazos en cruz, pero reducindo xa a abertura, e isto significaba agora pescar bacallau grande.

Chegaba a rede e tiñan unha caixonada para a rede á altura do pau, e despois cando viña o copo co peixe traballábase na cuberta, onde se inicia a preparación do peixe de forma manual. Iso supoñía a existencia de mariñeiros especializados, e como tales se enrolaban: os tronzadores —abridores e sacadores de espiñas—, salgadores... Os mariñeiros coñecían os seus coitelos propios ata polo peso, e eran moi celosos e coidadosos con eles, eran a súa ferramenta persoal de traballo. Os tronzadores mesmo poñían un chumbo no mango dos seus coitelos para facilitar o corte e tiñanos afiadísimos e o corte, ‘á islandesa’, era moi limpo, sen tocar a espiña. Despois lavábase o bacallau, e botábase en cestos á bodega. Era importante ter bos profesionais nas mesas de traballo.

Cando se atopa peixe, hai patróns de pesca que quedan nese lugar traballando ata máis de tres días seguidos e a mariñeiría traballa sen descansar. «Cando chega o saco e está aos topes e pensas Oxalá rebente e vaia todo a tomar polo cu! Ti, un saco, daquela o compañeiro outro saco e logo nós outro saco, non paras.» (Currás: 2002). Aínda que hai patróns que logo dun día enteiro traballando en cuberta mandan descansar catro horas; o problema é que o peixe podía derramarse e había que tiralo.

A segunda xeración de tripulantes que van ás parellas e que se incorporan a finais dos 60, principios dos setenta, consideran que «Certamente a pesca nunca estivo compensada económica e socialmente, a pesar do esforzo que se facía. Pero dentro diso, o bacallau era como unha especie de graduación...» (J. A. Muñiz: 2002) É importante sinalar que a mariñeiría era practicamente sempre a mesma nos barcos, o habitual é que un 50% sempre foran fixos.

Barcos de 300 toneladas que van á parella no ano 1957 chegaban a facer dúas campañas no ano. Segundo Luís Alzuguren saían, por exemplo, un 7 de xaneiro e regresaban un 21 de xuño, volvendo saír un 29 de xuño e regresando un 8 de decembro. As parellas nos anos 50 non estaban organizadas en cuadrillas, ían á sorte, explorando, ían detrás do peixe e rompíanse moitas redes.

J. G., natural de Corrubedo e que desenvolve a súa vida profesional en Pasaia e nas parellas ao bacallau durante a década dos 50, expón así a vida que se desenvolvía nas parellas:

Era unha vida durísima, de escravos; traballando noite e día, de tanto peixe que había. As mans tiñámolas, que nin con luvas nin sen luvas, coa area do bacallau quedábanche inchadas. Eu vin un compañeiro á miña beira que, abrindo o bacallau e sen querer, ao cortar a espiña, el mesmo cortou a súa propia man. Aquilo era..., agora recordándoo parécese que é imposible vivir aquilo, pero vivímolo. (J. G.: 2002)

A saturación do mercado

O consumo nacional de bacallau en 1967 foi dunhas 70.000 toneladas aproximadamente, segundo cifras do Gabinete de Orientación e Consumo. (S.M. setembro-outubro, 1968).

Tocante á exportación, países africanos como Angola e Biafra (en Nixeria) limitaron as importacións. A situación quedou agravada pola existencia de países exportadores de bacallau, tales como Noruega, Dinamarca, Islandia ou Alemaña, dos que en 1967 importamos de quince

a vinte mil toneladas. Ao finalizar as campañas de bacallau en 1968, prodúcese a caída total nos prezos e parálizase a flota nos tres portos, Pasaia, A Coruña e Vigo¹⁵. Iso fai que o Consello de Ministros conceda 500 millóns de pesetas a fondo perdido e outros 300 a pagar en prazos. Todo iso para que os barcos do bacallau saísen ao mar. (S. M. 1968).

É interesante sinalar que as exportacións no ano 1967 teñen unha importante aceptación nos mercados do Congo, E. U. A., Centroamérica e Brasil, alcanzando a cifra de 1.200 millóns de pesetas. No ano 1968 os exportadores deciden facer unha agrupación de tipo cooperativa coa finalidade de obter a carta de exportador para optara a créditos de carácter oficial. (S. M. maio-xuño, 1968).

A última xeración de mozos a Terranova

Comeza unha nova década, a dos 70, e xa se incorpora unha xeración que na súa infancia escoitara os seus maiores falar sobre Terranova. Teño recollido testemuños coma este, de Pobra do Caramiñal:

Unha ilusión moi grande por coñecer persoalmente aquel mundo que eu coñecía de tanto oír falar na miña contorna social e familiar, puramente mariñeira, de pescador de Terranova, e parecía que se non coñecía aquilo, que che faltaba algo. Todo era como unha especie de carreira. E isto pois, naturalmente, induce a 'ir a Terranova' por inercia e porque era practicamente o normal. E así naquela primeira experiencia, co autobús que saía de Galicia, das Rías Baixas, e ía recollendo tripulantes, levábanos alí a todos, íamos cos sacos do servizo militar, para pasar campañas de cinco, seis ou sete meses. (José Manuel Muñiz: 2003)

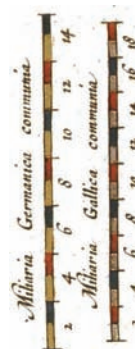
Ao chegar a Saint Pierre este mozo descobre que a anterior xeración todo o magnificara e, con todo, séntense como na casa.

Esta situación irá cambiando aos poucos a partir de 1977, coa implantación das 200 millas mariñas, xa que os barcos terán dificultades para entrar en porto debido, nalgúns casos, a que son fotografados no mar polas patrulleiras canadenses. A medida que transcorren os anos ata a moratoria de 1992, diminúe drasticamente a flota.

En xaneiro de 1974, sae o primeiro buque factoría da empresa PEBSA con alta tecnoloxía. Paradoxalmente, ao finalizar este ano 14.000 toneladas de bacallau quedarán almacenadas nos peiraos tanto da Coruña, Pasaia ou Vigo, debido a que non atopan mercado. Os armadores non poden enviar os seus barcos ao mar e piden axuda ao goberno para reflotar os barcos. Pero atópanse con que o goberno concede licenza de importación por valor de 31.000 toneladas, tendo o país un grave excedente de bacallau.¹⁶

¹⁵ Hai que ter en conta que neste ano 1968 no porto de Pasaia desembarcáanse máis de 60.000 Tm de bacallau verde (segundo as Memorias da Xunta de Obras do Porto de Pasaia). Este ano prodúcese un desaxuste entre a oferta e a demanda. Pero non será a única vez que isto ocorra, tal e como demostra este traballo.

¹⁶ Revista *Hombres del Mar. Stella Maris*, xaneiro-febreiro 1975, núm. 115. Imp. Editorial Gráficas Torroba.



E non acaban aquí os problemas pois, tres anos máis tarde, África deixa de comprar bacallau, e o prezo do mercado non chegaba ás 19 pesetas quilo. Iso obriga de novo a amarrar toda a flota nos portos de orixe, coas bodegas cheas de bacallau e sen descargar. Nesta situación están durante dous meses e medio, debido a que non era rendíbel nin tan sequera realizar a descarga.

Son enormes os problemas aos que se enfronta a flota bacallaeira neste 1977 no que se declara a ZEE (zona económica exclusiva) das duascenas millas mariñas. A partir deste momento ábrese un novo paradigma xa non só na pesca do bacallau senón en todo tipo de modalidades pesqueiras en mar aberto.

4. Trama da escritura etnográfica

O que acabamos de ver é un percorrido de tres xeracións mediante fontes orais e documentais, preto de 300 relatos biográficos gravados durante os anos 2001-2003; partindo deles inténtase construír no relato etnográfico unha memoria colectiva. E abrimos a pregunta: somos mediadores culturais ou creamos cultura?

O traballo da etnografía/o como mediador/a cultural, constitúe en si mesmo unha das formulacións básicas que sempre está latente en todo o proceso etnográfico desde a elaboración do proxecto á relación mesa-campo, así como durante todo o proceso que culmina na escritura do mesmo. Un reto importante co que nos enfrontamos na mediación cultural é o de intentar conquistar a obxectividade por medio da capacidade de formar intersubxectividade. A este respecto Clifford Geertz indícanos que os etnógrafos percibimos ‘con’ ou ‘por medio de’, ou ‘a través de’. (1983: 58)

A base da formulación parte en realidade da miña experiencia nos meus dous traballos de campo, un realizado durante os anos 1998 a 1999¹⁷ e o outro entre 2001 e 2003¹⁸. Son dúas investigacións diferentes, e nesta exposición centrámonos na segunda.

Para poder abordar este traballo de campo foi preciso viaxar durante dous anos (2002-2003) a diferentes puntos da xeografía peninsular; percorrer distintas poboacións e aldeas galegas sobre todo das Rías Altas e Baixas; atopar lugares coma Poio, cunha presenza masiva de homes que foron ao bacallau. Do mesmo xeito foi especialmente intenso o traballo realizado no País Vasco, de modo particular no porto de Pasaia, lugar onde naceu esta pesca industrial.

Así mesmo, foi preciso informarse nos propios escenarios nos que se desenvolveu esta actividade: os portos de Pasaia, A Coruña, Ferrol e Vigo. En Canadá, Halifax, Saint John’s e a costa da illa de Terranova. En Francia, portos clásicos coma Bordeos, Saint-Malo e Fécamp, e sobre todo Saint Pierre et Miquelon. En Portugal, Viana do Castelo e Aveiro. Todos eles mostránnos de forma viva o ocaso dunha epopea humana.

Viaxei tamén a Terranova para recoller *in situ* a información dos portos bacallaeiros, especialmente en Saint Pierre e Saint John’s. No primeiro existiu unha estreita colaboración cos seus habitantes para solicitar información sobre este período. No segundo, ademais de solicitar información de persoas que estiveron relacionadas coa nosa flota, realicei tamén un traballo de descarga documental na Universidade Memorial de Saint John’s sobre a relación que existiu entre España e Canadá, tanto a nivel político como económico.

17 Este traballo de campo é a base da publicación do libro: *Hacia el encuentro de mi antropos: la muerte dinamo estructural de la vida*, 2001, Edit. U.P.V./E.H.U, e corresponde á investigación da miña tese doutoral defendida en decembro de 2000.

18 Este segundo traballo de campo que recolle tres xeracións de homes na pesca do bacallau e un total de cerca 300 informantes, é a base da publicación do libro: *Hombres de Terranova: la pesca industrial del bacalao 1926-2004*.

Confianza, non adhesión

No momento en que eliximos, ou nos elixen, para realizar unha recolleita biográfica ou relatos de vida, prodúcese un pacto implícito no que se activa a credibilidade, a confianza entre ambas partes, e toda unha serie de pactos non escritos que son o punto de partida de toda a investigación que realizamos con esa persoa. Mais para que isto teña lugar, a persoa investigadora debe realizar moito traballo previo que dea esa garantía de confianza ao seu informante para que este lle narre a súa biografía ou relato. Evidentemente, é moi difícil conseguir a confianza dos nosos informantes. Cando estamos realizando un traballo amplo de investigación non debemos esquecer que, cos nosos informantes, estamos nunha relación interpersoal, atravesada pola subxectividade: as percepcións e imaxes que o entrevistado/a teña sobre a persoa investigadora, e viceversa, poden afectar de xeito importante as súas respostas.

Para activar o principio de confianza é necesario ás veces acudir a terceiras persoas que poidan ser relevantes para os nosos potenciais informantes, e que avalen a nosa entrada: é o que denominamos *porteiros*. No meu caso, non podería traballar en dous anos con 306 informantes se previamente non existise o labor previo de vinte anos do meu porteiro privilexiado Joseba Beobide, que traballara con todos estes homes da flota bacallaeira, sendo un deles, e recollendo os seus teléfonos e direccións; este labor foi decisivo na investigación e por iso lle dei a coautoría da publicación final no libro *Hombres de Terranova: la pesca industrial del bacalao 1926-2004*. Pero ademais os nosos informantes poden facer o efecto bóla de neve, ao levarnos a outros informantes, que poden ter relación coa temática que nos interesa traballar.

Retos da investigación

Eu non pertenzo ao mundo destes homes. Ademais son muller e en todo momento necesito un principio de confianza altamente asentado. Aínda que coñezo este mundo desde o meu nacemento como filla dun home do bacallau, desde terra, os fillos temos os nosos símbolos desta actividade, pero é preciso internarme nos símbolos de quen a viviron.

Debido a que se realizan de unha a dúas gravacións diarias, e ata con algúns informantes é preciso volver outro día para gravar, necesito un equipo de apoio para que a transcripción das cintas; eu revísoas e vou preparando o material para sistematizar en capítulos.

Ademais das entrevistas está a recolla documental, que se produce principalmente en Saint Pierre, coa colaboración da aduana, do vicedónsul Mr. Dagort, que me facilita moitísima documentación, e consignatarios, entre outros. Sen embargo, foi preciso regresar a Terranova de novo no ano 2003 para afondar no modo de vida destas comunidades pesqueiras e tamén na bibliografía específica destes temas.

Presentábame como antropóloga ante os meus informantes, pero non identificaban claramente a miña profesión, e aínda que lles explicaba en que consistía, moitos traducían por bióloga, xa que esta profesión relacionábase moito máis co mundo do mar.

Respecto dos relatos, sistematízoos en diferentes épocas e entretézoos por actividades, deixando os propios protagonistas narraren as súas vivencias coas súas palabras. Ao articular tantos relatos temía que a escrita se fixese excesivamente densa, pesada, pero a pesar destes temores, decidín seguir esta liña.



O obxectivo era que foran os propios actores sociais quen na súa propia terminoloxía nos contaran a súa historia. Sen embargo, o texto en si mesmo, enmarcado en diferentes experiencias e documentado, adquire unha entidade é propia: fórmase a intertextualidade onde estas persoas poden verse reflectidas, xa non é o corpus do seu propio discurso, senón outro. Posto que ao plasmar diferentes memorias individuais resulta unha memoria colectiva, como ben sinala o Mestre Maurice Halbwachs¹⁹, cada memoria individual está inmersa na colectiva. Este traballo persegue este obxectivo.

O rexistro da entrevista

Tomaremos en consideración a gravadora e o vídeo, coas súas vantaxes e inconvenientes. Tamén nos medios utilizados e no rexistro debemos ser flexíbeis: vou describir casos da miña investigación que nos mostran que son elementos imprescindíbeis. A flexibilidade é necesaria, non só no traballo cos informantes, senón tamén no diálogo constante que mantemos co noso proxecto. O rexistro gravado pode abrírnos novos camiños en posteriores lecturas.

A priori, evidentemente, levamos a nosa gravadora, cámara de fotos e vídeo, o máis discretamente posíbel. En xeral, non levamos grandes aparellos porque poderían intimidar o noso informante, salvo que así o pactemos de antemán. Se vemos que podemos gravar con permiso e o informante está cómodo, perfecto; se ademais vemos a posibilidade de gravar en vídeo, excelente. Pero pode ocorrer que a situación non nos permita nin gravar nin realizar fotografías.

Dun relato recollido ás veces só nos vai servir unha única frase, unha expresión ou un descenso no ton de voz na narrativa. Pero recollemos o relato e enmarcámolo no obxecto de estudo que estamos traballando. Así permitimos ao noso informante a recreación da historia de vida. Sempre é importante rexistrar porque nun primeiro momento poida que non lle deamos importancia á expresión que nos acaba de mostrar.

Por iso debemos ter en conta que para a persoa investigadora recoller relatos ou historias de vida é unha tarefa moi esixente: a capacidade de reacción ten que ser moi rápida. Esta situación é moi diferente a traballar a partir das voces recollidas en arquivos: nesta ocasión non estamos ante unha relación dialéctica cos nosos informantes, non se produce unha relación de intersubxectividade que en si mesma crea xa un tipo de información. Como estudosa dos arquivos de voces, a investigadora non existe na produción desa voz, só a vai a analizar, e por iso é moi diferente recoller voces que analizar as xa recollidas en arquivos. É necesario afirmar, daquela, que as voces recollidas, segundo o obxecto de estudo que estamos traballando, poden ser un material valiosísimo.

Desde o nacemento da historia de vida nas ciencias sociais, sempre que fixemos recolla de información utilizando os relatos biográficos, enmarcámonos nunha postura teórica. Desde a antropoloxía levamos máis de vinte anos situados na *perspectiva biográfica*, onde a análise contempla “unha viaxe de ida e volta” entre a persoa que investiga e o suxeito investigado. Deste xeito, a relación de intersubxectividade que se pon en marcha ao longo de toda a entrevista está sometida a unha tripla observación: a do investigador, a da persoa investigada e a da construción do dato, ata enmarcalo no texto aberto á intertextualidade.

A modo de peche quero indicar que o texto escrito ten unha entidade diferente á oralidade. Ao recoller os relatos de vida ou historias de vida, internámonos nos tecidos onde se constrúen e reconstrúen as relacións sociais e, en definitiva, na cultura que está emerxendo a través da incorporación de experiencias que a persoa mostra no relato. O seu traslado ao texto adquire a entidade e fixación no espazo-tempo da escritura. Deste xeito, créase e ábrese a porta ao diálogo co lector, que pode acceder ao texto en tempos moi diferentes a aquel en que foi creado.

¹⁹ Halbwachs, Maurice, 1968: *La mémoire collective*. Edit. Universitaires de France.



Andar o mar. As pegadas do salitre (mesa redonda)

Modera: Isidro Novo

Participan: Xurxo Souto e Rosa García-Orellán

A segunda mesa redonda da *VI Xornada de Literatura de Tradición Oral* desenvolveuse cara ao serán da devandita celebración, única e dobre, do 9 de novembro de 2013, logo de que Xurxo Souto e mais Rosa García-Orellán fixesen exposición da súa sapiencia sobre o mundo mariño e mariñeiro.

A primeira intervención é unha petición de aclaración solicitada por unha persoa **asistente como público**, e comeza dicindo que vindo de falar de cantidades e calidades, logo de ver o cartel que ilustra a Xornada ve a idealidade de que o mariñeiro está recollendo no aparello. Tamén di que a de Xurxo Souto a primeira hora da tarde foi unha lectura de entusiasmo que para algún terá unha base científica discutíbel, pero que sen dúbida tivo unha calidade emotiva de grande calado. Di que polas súas orixes é labrego e que comparte cun amigo seu de Corme a afección por unha película que é *Capitanes Intrépidos*. Pregunta nesa película, na que traballa Spencer Tracy que canta a canción do “pescadito”, qué se ve. A pesca que fai ese personaxe que toca a zanfona axústase á realidade?

Rosa García-Orellán di que traballou de forma biográfica sobre un capitán intrépido chamado Lázaro Larzábal, dedicado á pesca do bacallau. Despois de *Hombres de Terranova* quixo traballar sobre ese personaxe e di que é o único capitán de pesca que decide non traballar en cuadrillas. Traballa só. El só vai na procura dos seus “nichos” de pesca e é unha persoa que pode considerarse un auténtico explorador e desobedece o armador en moitas ocasións, porque o armador dende terra está en constante contacto telefónico co patrón e quere que lle vaia este dicindo como vai a campaña. Lázaro pasou dunha vez 15 días sen atopar nin un “rabo” de peixe, como eles din. O armador dende a telefonía díxolle: «Estás despedido, vou mandar

inmediatamente un patrón de pesca para alá», e ás dúas horas atopou moitísimo peixe, logrando defender a campaña. Pero este é un caso único, unha persoa desas que foi un auténtico explorador e un innovador na pesca do bacallau. Hai que dicir que, despois, hai grandes figuras en Terranova, grandes homes a nivel profesional, de grandes valores humanos tamén... De todas maneiras, a figura do patrón de pesca é bastante complexa, porque ao fin e ao cabo é un xestor, ten que defender a campaña, ten que defender o barco, procurar a rendibilidade e iso supón ás veces unhas condicións moi duras de traballo.

Xurxo Souto intervén para comentar que esa figura do capitán intrépido, do que vai por libre descubriendo novos mares, foi habitual no Gran Sol sobre todo na descuberta de Porcupine; como había un territorio inédito e como ese patrón, Serafín Mourelle, Graña —cando atopou a famosa Camocha—, foron buscando esoutra xeografía... Ese labor dos galegos como descubridores e buscadores de novos mares. Cita a **Alberto** (un asistente á Xornada, coñecido seu) cando fai comentarios de seu pai polo océano de Perú, que ían buscando e ían descubriendo... E ese paradoxo vén apuntando ao que dicía Rosa García-Orellán, que á hora de falar de pesca sostíbel, fálase con todo o mundo agás cos propios mariñeiros. E despois os capitáns quedan estigmatizados como os “piratas do mar”, etc, etc. E precisamente eles tiñan que ser o referente primeiro para esta cuestión.

Alberto, citado anteriormente por Xurxo Souto, intervén dicindo que “capitáns intrépidos” no fondo son todos. Di que seu pai —e coma el os demais— a primeira vez que foi ao peixe espada dixéronlle que era como un atún pero con armamento; primeiro entráronlle marraxos, *tintoreras* e toda clases de peixe, e ía mirando no libro ata que atopou o que podía parecérsele. De forma intrépida, pero porque consideraba que era a súa obriga, que era ir alí e atopar a maneira de coller ese peixe. E daquela, ensaiando e errando: en vez do aparello de tres brazas, de dúas; en vez de poñerlle unha xarda, unha sardiña. Indo ao Gran Sol cun barco de madeira cheo de ratos, o patrón tiña as cartas náuticas e non llas deixaba ver, e daquela foi aprendendo polo reloxo, é dicir, aprendeu a situar os caladoiros polo tempo que levaba a travesía.

Xurxo Souto intervén para dicir que as ratas son compañeiras do ser humano en toda a historia da navegación, e xa sabedes por Tucídides que a peste chegou a Atenas polas ratas dos barcos. Eran compañeiros nos barcos de madeira. Hai unha illa, di, no norte de Escocia, Santa Kilda, que é de moito abrigo. Unha vez un barco de Ribeira, do que non lembra o nome e que afundiú alí, quedou encartado nas rochas e parecía que non había ningún problema, pero os científicos estaban doentes porque Santa Kilda é unha illa que está liberada do ser humano, é a illa dos paxaros, e dicían que como saltasen unhas poucas ratas a terra podían desfacer ese paraíso ecolóxico. Ao parecer era aquel barco un exemplo de pulcritude, non había ratas naquel barco e Santa Kilda segue a ser un territorio liberado da rata e do ser humano.

Unha asistente que se confesa moi satisfeita polo relatorio de Rosa García-Orellán, pregúntalle a esta se ademais da recolleita de relatos a mariñeiros, ten feito o mesmo coas mulleres.

Rosa García-Orellán di que si, e que cando fixera ese traballo, sempre que falaba do tema, preguntábanlle polas mulleres. Iso, di, levouna a que en 2006 comezase a facer o traballo das consortes relacionadas coa pesca. Recolleu, di, 60 relatos de mulleres, neste caso menos ca de homes, porque xa non tiña a bolsa do goberno vasco e non tiña con ela un equipo para transcribir tantas cintas, tiña que facelo ela soa, ademais de dar clase na universidade, e desa maneira as informantes foron menos. Aínda así, di, publicou *Mujer pasaitarra en el pasado siglo XX* con todo o percorrido, de como as mulleres dende terra vivían todo este proceso. Porque,

di, as mulleres quedaban embarazadas ás veces e ás veces morrían as criaturas. Daquela sacábanlle unha foto á criatura para que cando o pai chegase do mar vise a foto. E había ás veces problemas cos nenos que enfermaban e non lle dicían nada ao home. A muller do mar, afirma, é unha muller que aguanta todo e resolve os problemas por si mesma. Antes a comunicación era por medio de cartas e daquela as mulleres aguantaban. Conta un caso persoal. Ela, que é filla de mariñeiro pescador, di que o seu irmán estivo a punto de morrer con seis aníños, co pai dela no bacallau, e o médico díxerlle a súa nai que aquel neno non saía daquela noite, e comenta que a pesar de que pai e nai falaban case todas as noites pola radio, non lle dixo absolutamente nada sobre o tema. Aguantaban, aguantaban e aforraban, di Rosa García-Orellán, aforraban o diñeiro deles, que para elas era un orgullo. «O diñeiro do home do mar non se *ghasta, ghárdase*.» E elas traballaban para levar a casa. Os cartos da campaña do home, gardábanse. Así eran as mulleres da posguerra, as da xeración da súa nai.



Xurxo Souto intervéñ para solicitarlle a Rosa García-Orellán que fale dese lugar tan entrañábel para o mariñeiro galego como é a localidade vasca de Trintxerpe. Di que Serafín Mourelle, ao longo dunha conversa que tiveron cando se coñeceron, confesoulle que en Trintxerpe estaban enterrados os seus avós.

Rosa García-Orellán di que Trintxerpe é o único sitio do País Vasco onde a xente galega non di que está no País Vasco, senón que está na casa, porque o idioma de Trintxerpe era o galego. Ata o punto de chegarse a chamar a quinta provincia galega. En tempos, o 90% da poboación era galega. Alí aséntase unha poboación nosa en 1916 e segue indo xente moza de aquí en 1950; en 1960 os armadores van enviar autobuses cos mariñeiros a Pasaia, deixan de ir as familias a Trintxerpe e entón comezan a ir portugueses. Pero ata 1960 e mesmo 1970 Trintxerpe é a quinta provincia galega. O idioma da rúa é o galego e as poucas familias vascas que viven nesa época en Trintxerpe, falan galego. Así se xustifica a existencia da Casa de Galiza nas outras localidades de Euskadi onde vivían galegos, en Trintxerpe non era preciso. De feito houbou e tivo que fechar, porque Galiza era todo.

Xurxo Souto sinala que no seu día preguntara cal era o bar máis antigo de Trintxerpe e díxerlle que era un que se chamaba *Taberna Coruña*. Foi alí e polo visto quen agora a leva é un portugués de Bragança, que o informou de que así e todo o establecemento antes non se chamaba dese xeito. Xurxo Souto, aínda que medio decepcionado, atreveuse a preguntar cal era logo o vello nome e, segundo e o home, chamábase nada menos que *Taberna Corrubedo*. Di Xurxo Souto que ademais a Trintxerpe chamábanlle predio vermello segundo Dionisio Pereira. Un sitio moi activo en tempos da República. Unha realidade da que non temos conciencia.

Rosa García-Orellán di que cómpre ter en conta que os mozos de Bouzas marchan á pesca industrial, son os que traballan o arrastre. Traballaron en Bouzas e son os que os armadores vascos levan para que traballen alí o arrastre. Moitos deles son da CNT. É dicir, o movemento

esquerdista de Trintxerpe está formado por galegos. Moitos galegos son anarquistas. Apunta que na transición democrática, nos anos 60, ocorre un fenómeno moi curioso, ocorre que aí se produce un xogo de identidades múltiples: hai persoas da seguinte xeración que collen unha identidade vasca moi forte, outras unha identidade galega tamén moi arraigada e outras que collen identidades ambivalentes. E esa é a realidade na que está nestes momentos. Non ten nada que ver o Trintxerpe dos anos 60-70 co de agora.

Un asistente pregúntalle a Rosa García-Orellán, despois do que acaba de contar, como é que os galegos de hai corenta anos temos que mercar bacallau salgado portugués.

Rosa García-Orellán di que tendo como temos agora unha flota simbólica e sen sitios para pescar, o bacallau mércaselle moito aos noruegueses, aos islandeses e tamén aos portugueses. Por que aos portugueses, que tampouco poden pescar? Pois porque o comercializan eles.

Xurxo Souto intervéen dicindo que os portugueses chámanlle ao bacallau o fiel amigo, como aquí di o anuncio de Cola-caó. O das *doris* foi algo heroico, e manter a flota de veleiros, porque meter motores era quitar espazo para o peixe. Os portugueses teñen por exemplo o *Gil Eanes*, un buque escola, no que reivindicán toda esa tradición e en cambio nós non temos nada e en Euskadi tampouco...

Rosa García-Orellán intervéen para dicir que a diferenza de España, que foi alí cunha flota industrial, a PYSBE, 1926, con barcos con motores de vapor, Portugal, dende 1916 xa estaba alí coa *flota branca*, con barcos veleiros. Eran barcos enormes e preciosos, cunhas velas brancas que a xente de Saint John's mantén na retina. Adoran os portugueses. Velos con eses barcos tan preciosos. Hai moitos portugueses casados con xente de Terranova, que cando vas por alí decátaste de por qué son máis moreniños... Pero o tema da flota portuguesa é impresionante. Estaban antes ca nós en Terranova e para eles é un elemento de identificación moi importante. Para non ir á guerra metíanse nos barcos. Morrían moitísimos. De problemas pulmonares, porque collían moita tuberculose... as condicións non eran as necesarias... E ese *Gil Eanes* aparece como buque hospital que incluso atende xente de nacionalidade española. Por que nós non e eles si? Porque nós estamos aínda co trauma que nos deixou tan estigmatizados no tema da pesca industrial do bacallau. Por que nestes momentos en Pasaia se reivindica Ternua (así denominaron os vascos a Terranova), a pesca do bacallau do XVIII, e non a industrial que aínda a temos na nosa lembranza infantil. Por que se silencia esta pesca? Fomos un dos principais portos pesqueiros de Europa, por que se silencia?

Xurxo Souto apunta que na Coruña e Ferrol estiveron a PYSBE e a PEBSA e non temos noticia. Di que hai unha anécdota de Kurlansky, o autor dun libro titulado *Bacallau. Biografía do peixe que cambiou o mundo* [Cod: *A biography of the fish that changed the world*]. Conta este autor que a independencia dos E. U. A. foi debida á aristocracia de Boston, dependente do bacallau. Conta tamén dun nobre francés que tiña intereses no comercio do bacallau pero naquel momento (século XVII) a poboación francesa non estaba afeita a ese sabor, e para que triunfase inventou unha salsa e púxolle o seu apelido, Bechamel. Era o marqués Louis de Bechamel.

Rosa García-Orellán apunta que no barco non podía faltar o pemento para o rustrido nin as patacas.

Xurxo Souto, como xa apuntara Rosa García-Orellán, insiste na necesidade do cocido a bordo os domingos, e conta dun coñecido seu que cambiou de barco porque o cocifeiro non quixo conservar a tradición gastronómica.

Rosa García-Orellán apoia de novo dicindo que o cocido do domingo é imprescindíbel, como o é por semana a caldeirada de peixe.

Xurxo Souto comenta con Rosa García-Orellán a sorpresa que lle causa que a xente do País Vasco considerara máis doado o traballo do mariñeiro que o de labrar a terra.



Rosa García-Orellán explica que debido á pronunciada orografía, a labranza é un traballo tremendamente duro.

O moderador apunta que a elección pode ser debida máis que nada á relación dureza/rendemento económico.

Rosa García-Orellán di que é posíbel, porque no mar naquel tempo gañábase tres veces máis que en terra e daquela os novos ían, para adiantar a vida.

Un interveniente do público fala da importancia mariñeira de Galiza aínda hoxe, do porto de Ribeira, do cambio do bacallau pola pescada...

Rosa García-Orellán colle ese fío para dicir que os galegos seguimos a ser os mellores mariñeiros do mundo, os máis cotizados, aos que máis se lles paga. Cóllense galegos para que vaian de contramestres levando persoal doutros países, e son moi cotizados. Di que aínda que non ocorrera o do colapso do que se nos considerou inxustamente culpábeis, co das duascenas millas tampouco poderíamos facer moito e teríamos que írmonos ao Índico. Por non falar do perigo dos piratas do mar. Di que non podemos imaxinar as condicións nas que está traballando a xente do mar. De tremenda inseguridade. Os barcos cambian de bandeira no mar. O mariñeiro é un monicreque doutros intereses e hai galegos apresados en portos de todo o mundo. Un ano, dous anos... E isto non se sabe convenientemente.

Xurxo Souto di que os terrícolas pensamos que, ao ser o mar tan inmenso e insondábel, o seu coñecemento é tan antigo que se transmite de pais a fillos, e non. Polo que se leva dito é un territorio totalmente frenético, e de aí o talento dos mariñeiros inventando constantemente novas técnicas. Un señor que en Bouzas nos anos 20 aínda pescaba a vela, aínda tivo tempo vital para entrar nos grandes conxeladores e barcos de alta tecnoloxía... Di que quere aproveitar para facerlle a Rosa García-Orellán unha pregunta moi erudita. Dise que as parellas naceron en Bouzas pero que a técnica veu do Mediterráneo, e que quizais foi un patrón de Águilas quen trouxo esa técnica. A pregunta é se ela sabe quen foi ese patrón primeiro.

Rosa García-Orellán di que non ten documentación que poida acreditar ese feito, pero o que si sabe é que no Mediterráneo axiña adoptaron a arte de pescar en parellas polo rendíbel que resultaba, porque non só era en parella. Era parella e arrastre.

O moderador fala das receitas de bacallau da PYSBE recollidas por Fausto Galdo e a curiosidade que lle causou.

Xurxo Souto di que na gastronomía do mar hai sabores únicos que os terrícolas nunca poderemos catar, como por exemplo os bochos de pescada dos que lle falou un seu amigo de Celeiro. Trátase dos estómagos deses peixes. Cambiando de rumbo, Xurxo Souto fala de que grazas ao mal tempo naceu a Radio Gran Sol. Facían festa cantando e tocando dende diferentes barcos. Coñeceu a Manolito Núñez, que logo foi cantante da orquestra *Foliada*. Ese dicía que cando había mal tempo un compañeiro trincábao ben e no medio da capa cantaba. E logo, cando chegaban á arribada, nos bares do porto deixábanlle regalos: unha botella de *Kinito*, uns ovos, unha botella de ponche..., para conservar a gorxa en plena forma. Tamén fala Xurxo Souto da pioneira Radio Saint Pierre, para que continúe Rosa.

Rosa García-Orellán di que Radio Saint Pierre foi moi importante, que conseguiu unir a flota e que grazas a ela comezaron as reivindicacións salariais e tamén a coordinar cómo tiñan que ter de salario base. Houbera ou non houbera capote. Iso conseguíuno Radio Saint Pierre.

Un asistente pregunta sobre a repatriación dos mariñeiros galegos finados.

Rosa García-Orellán contéstalle que se fixo por mediación do *Instituto Social de la Marina*. Había familias que dicían «Aínda que non cobremos nada, pero queremos traelo.» Iso era un principio moi asentado. Foron as mulleres as que pediron os corpos. E querían velos. Tiñan que ser os cadaleitos de cinc, porque se non non chos deixan traer en avión. Ao principio traíanos en barco e aí non había problema, pero logo en avión...

Xurxo Souto conta varios casos que lle contara Graña, patrón de Corrubedo, sobre a burocracia marítima que provocan estrañeza para os que fan vida en terra.

Un asistente saca a colación a dualidade de mandos neses barcos.

Rosa García-Orellán atende a demanda dicindo que ese era un tema moi delicado. Dende que saía o barco de porto, supoñamos de Vigo ata Saint Pierre, por exemplo, o xefe do barco era o capitán, o costa; pero da pesca o xefe era o patrón, o pesca. O conflito era esa dualidade de mandos. Se o pesca daba unha orde coa que o costa non estaba de acordo, este chegaba a Saint Pierre, collía un avión e viña para España. E ás veces o conflito era co pesca e había que poñer outro. Aos xuízos o que ten que presentarse é o costa, non o pesca. Logo comezaron algúns pescas a facerse tamén capitáns e así levar un só a dualidade de mando e levar un oficial con el, pero ao principio houbo moitos problemas.

Xurxo Souto conta que cando puxeron en Irlanda a lei das 200 millas, a única patrulleira que había esforzábase en afirmar ese poder e levaba un barco a terra por calquera parvada. Nunha ocasión o *Combarro* por non levar a documentación do can tivo que ir a Castletown. Na anterior xa os levaran a terra e na posterior volveu aparecer a patrulleira e fixéronlles outra vez ir a porto por unha cabritiña. Chegando a el, o costa rebelouse e virou en redondo, deixando sorprendida a patrulleira. Ao chegar á Coruña viron que traían dous axentes ingleses e amañaron como puideron para tapar e que non houbese un conflito internacional.

Dado que seguidamente aínda habería un recital de poesía dende a voz mariñeira de Xosé Iglesias, deuse por rematada esta animada mesa marítima.

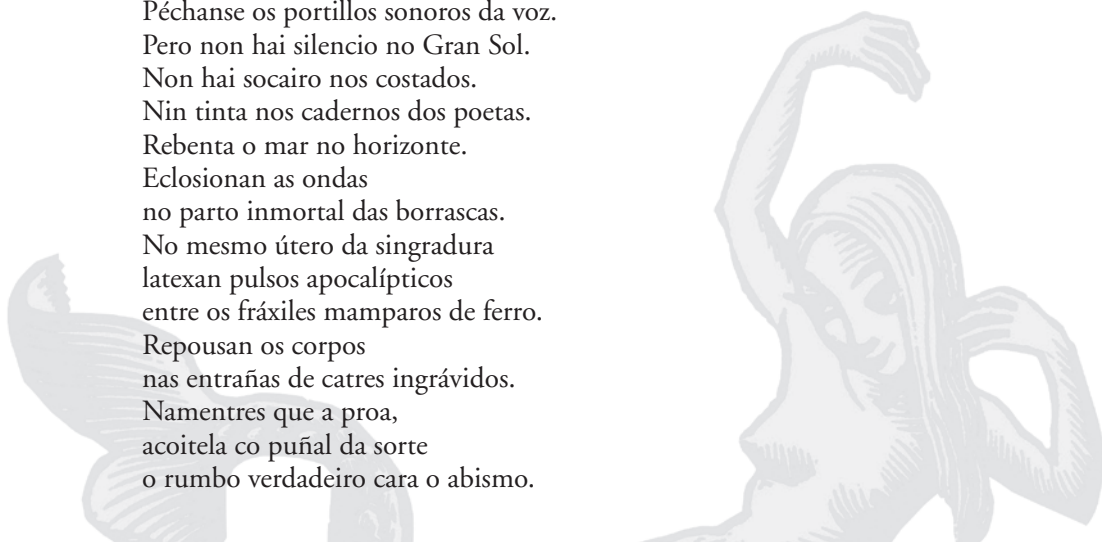


Transfusión Oceánica (recital poético)

Xosé Iglesias

Non hai silencio no Gran Sol

Afúndense os versos
nos marcos invisíbeis do medo.
As metáforas dos ventos
afóganse en espuma branca.
Esvaécense nos tremores
involuntarios das amuras.
As palabras agóchanse
na consciencia inqueda dos mortais.
Péchanse os portillos sonoros da voz.
Pero non hai silencio no Gran Sol.
Non hai socairo nos costados.
Nin tinta nos cadernos dos poetas.
Rebenta o mar no horizonte.
Eclosionan as ondas
no parto inmortal das borrascas.
No mesmo útero da singradura
latexan pulsos apocalípticos
entre os fráxiles mamparos de ferro.
Repousan os corpos
nas entrañas de catres ingravidos.
Namentres que a proa,
acoitela co puñal da sorte
o rumbo verdadeiro cara o abismo.



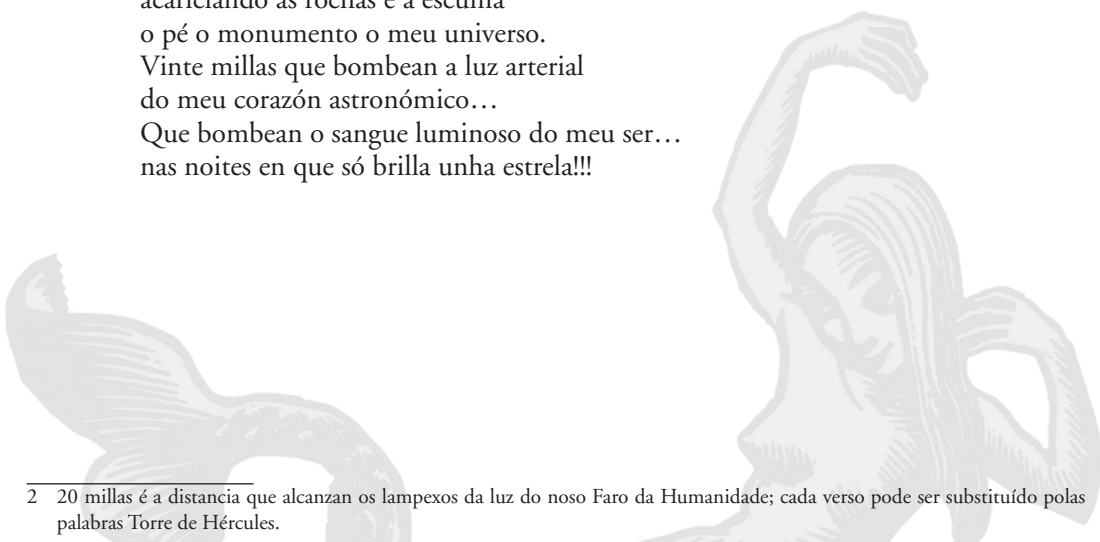
Nove metros¹

Merquei nove metros de liberdade,
a cambio de ser un escravo do mar.
Hipotequei o meu destino ao vento,
á calma, ás ondas, á maraxe...
Aos trescentos sesenta rumbos do compás
e ás noites debaixo do universo.
Merquei nove metros de océano,
o acuario eterno onde os meus soños
se mesturan entre cardumes e sereas.
Firmei contrato indefinido co ceo:
buscarían sempre os meus ollos
os horizontes e as estrelas!!!
Merquei novecentos centímetros de pan,
de suor, de cheirume, de traballo,
de paciencia, de escravitude e de honor.
Merquei o meu cadaleito, o mar.
Merquei a miña liberdade, o meu barco.
E merquei o meu soño, detrás dun temón.

¹ A eslora do meu barco.

Vinte millas²

Vinte millas de ventos voan no ar,
nas albas do meu destino.
Rozan as esquinas da eternidade
a fisión nuclear da estrela insomexible,
as áncoras de pedra
do meu universo de vinte millas.
Só sei navegar vinte millas de horizonte.
Non sei de rumbos para máis océanos,
nin de astros, nin de constelacións.
O meu mapamundi xira en espiral,
percorre o abismo do mar
e ascende ata a cúpula do faro.
No cénit reconstrúo os marcos
das vinte millas de cartografía.
Vinte millas de luz que alumean
a fondura dos meus soños.
O espazo lumínico
entre a fluorescencia e a escuridade.
A bóveda dos destellos que me guían...
Só sei navegar en vinte millas de amor,
acariciando as rochas e a espuma
o pé o monumento o meu universo.
Vinte millas que bombean a luz arterial
do meu corazón astronómico...
Que bombean o sangue luminoso do meu ser...
nas noites en que só brilla unha estrela!!!



² 20 millas é a distancia que alcanzan os lampexos da luz do noso Faro da Humanidade; cada verso pode ser substituído polas palabras Torre de Hércules.

Meu avó, lobo de mar

O meu avó, lobo de mar,
tatuou na miña pel
os meridianos e paralelos
dunha cartografía salvaxe.

Unha rosa dos ventos
na que, un a un,
proa ao medo,
asinaron o seu paso
o norte, nordés
oeste, vendaval.

El, ensinoume
o cheiro do crepúsculo
na baixamar das mareas.

O peso da poutada
que ancora os nosos destinos.

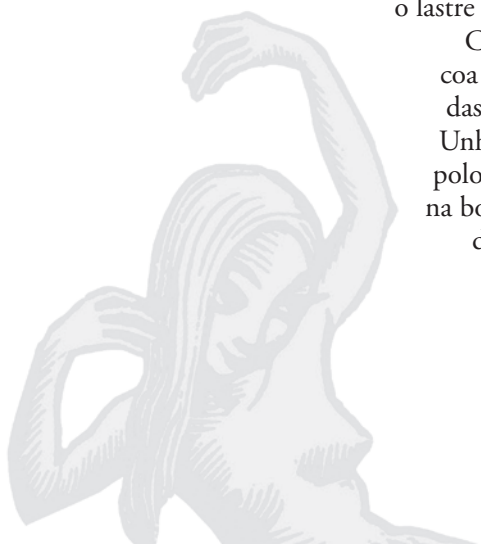
Foi a eixola firme
que moldeou a caderna maxistral
da miña vida...

Nacín, coma un barco,
cravo tras cravo,
madeira sobre madeira.

Asentando na quilla
o lastre eterno do seu ouveo.

Construíndome
coa fasquía inmortal
das súas palabras...

Unha bágoa discorre
polos carrís do tempo
na botadura no océano
do meu corpo.



Urbano Lugrís *Cara a onde iría?* (1944)
Óleo sobre táboa, 30 x 30 cm. Colección *Novagalicia Banco*



Os relatores/as



Xosé Lois Vilar Pedreira

Naceu na zona vella da vila de Baiona (Pontevedra), en 1965. Neto de mariñeiro e fillo de pataqueiro. Licenciado en Xeografía e Historia, especialidade de Prehistoria e Arqueoloxía, dirixe a sección de Arqueoloxía e Prehistoria do Instituto de Estudos Miñoranos (IEM), pero a súa actividade profesional principal é a de froiteiro.

Participou en colaboración con outros investigadores en escavacións e diversas campañas de estudo no Val Miñor e arredores centradas na arte rupestre, na represión franquista e na toponimia costeira. No eido arqueolóxico, tamén desde o IEM, musealizou os petróglifos do Outeiro dos Lameiros (Sabarís, Baiona) e zonas arqueolóxicas en Saiáns (Vigo) e Couso (Gondomar), exercendo un frutífero e incansable traballo como divulgador deste patrimonio.

Deulle tamén polo patrimonio sensible, etéreo, fuxidío, inmaterial, que se veu transmitindo tradicionalmente por vía oral. Pola palabra pronunciada e nunca escrita, polo barallete oriental, polo verbo dos cabaqueiros e polos nomes da terra, e polos topónimos mollados, pola talasonimia, por investigar os nomes do mar. E niso segue.

Son palabras del: *A vella vaise e debaixo do pano da cabeza vanse os nomes do mundo e moito máis.*

É autor, entre outros títulos, de *Os nomes do mar* (2008), *Toponimia marítima e fluvial desde o Miño a Panxón* (2006), *Os nomes do mar de Baiona e Panxón* (2008), e *Talasonimia da costa sur de Galicia* (2008), un libro ilustrado con fotografías en branco e negro e cor de toda a costa, entre Punta do Caranquexo (Panxón, Nigrán) ao Regueiro da Gándara (Salcidos, A Guarda). Inclúe un facsímil do caderno de marcas do mariñeiro de Baiona, José Antonio Selegante.



Hixinio X. Puentes Novo

Natural do Porto do Barqueiro (1952). Mestre de primaria en exercicio. Oficios diversos e temporais, mesmo mariñeiro nos buques mercantes. Investigador na historia do seu concello e de temas relacionados co mundo do mar, destacando neste eido os seus estudos sobre a costa norte de Galiza e os centrados nos naufraxios acontecidos na provincia marítima de Ferrol ou sobre a galerna de 1961.

Autor de novelas como *O bandido Casanova* (Xerais, 2000), Premio de Novela Pastor Díaz, 1999; *Aguillóns de Ortegal* (Xerais, 2005), *Monbars, o anxo exterminador* (Xerais, 2006), Premio Eixo Atlántico de Narrativa Galega e Portuguesa no ano 2006, unha novela sobre piratas filibusteiros; *A do vinte e un* (Sotelo Blanco, 2010), unha novela histórica sobre o mundo da armada, Premio Vicente Risco de Creación Literaria no 2009; e a máis recente, *Winnipeg* (Xerais, 2013), unha novela baseada en feitos e testemuños reais que recrea as peripecias dos tres irmáns Pita Armada, embarcados con outros 20 galegos, todos refuxiados políticos da Guerra Civil, nun buque “da esperanza” fretado por Pablo Neruda con rumbo desde Francia cara a América.

Entre os títulos dos seus ensaios e traballos de investigación destacan *Os naufraxios da Galicia norte. I e II*, (Edicións Lea, Santiago, 2003, 2005), *A galerna de 1961* (Edicións Lea, 2006) e *Matrícula de Bilbao*, un traballo de investigación sobre buques bilbaínos.



Xurxo Souto

A Coruña, 1966. Músico e escritor, licenciado en Filoloxía Clásica. No seu traballo tense achegado dende moi diferentes formatos “ás cousas do mar”. En 1999 publicou a novela *O Retorno dos Homes Mariños*, onde recupera un mito coruñés esquecido: os homes-peixe do mar do Orzán. Ese mesmo ano edita cos Diplomáticos de Monte-Alto o disco *Capetón*, dedicado á epopea dos galegos por todos os océanos do mundo. Foi director do programa *Mil Ribeiras* (Radio Galega, 2006-2007). Na actualidade anda a rematar *Contos do Mar de Irlanda*, un libro de relatos na auga do Gran Sol.



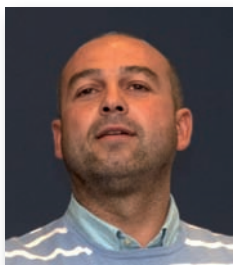
Rosa García-Orellán

Doutora en antropoloxía social e cultural pola Universidade do País Vasco no ano 2001. De 2002 a 2008 investigou na Memorial University of Newfoundland (Canadá) a situación pesqueira nos Grandes Bancos de Terranova. Traballa como profesora da Universidade Pública de Navarra desde 2010.

Autora de, entre outros libros, de *Hombres de Terranova* e *El Capitán de pesca y el bacalao*, así como de varios traballos científicos sobre esta temática; comisariou tamén a exposición internacional “Rumbo al Gran Banco”.

Recolleu os relatos orais de máis de trescentos homes da costa galega e vasca que estiveron nesta actividade. Moi erudita nos mitos de tránsito cara a morte (que sempre vén do mar) propios de Corrubedo, onde ten lazos familiares.

O poeta



Xosé Iglesias

Natural de Cee, patrón de pesca de altura que botou moito tempo pescando en Rocal, a illa das lendas, rocha perdida entre Escocia e Islandia. Despois mercou un barco de baixura, e agora traballa no mar da Coruña, o Mar de María Antonia, polas Acentes, Tousas de Leste, Carpancho e Tousas de Vendaal. Vive un momento feliz de inspiración poética.

Os coordinadores



Isidro Novo

De ascendencia mariñá, Isidro Novo é un lugués que agás pequenos parénteses sempre residiu na súa cidade de nacemento. O seu balbucir na escrita é no idioma castelán, pero cando toma conciencia da propia identidade, o galego convértese na súa única lingua voluntaria. *Teaza de brétema*, publicado na colección O Barco de Vapor no 94, sería o seu primeiro libro individual. Seguiríalle o wéstern *Por unha presa de machacantes*, a continuación *Carne de Can*, un feixe de oito relatos, e o libro de poemas *Dende unha nada núa*.

No 99 sae á rúa *Antollos de Eimarmena*, de narrativa curta, e logo de catro anos sen publicar, aparecerían, consecutivamente, as novelas: *Súa de si*, *Rosa lenta* e *Un escuro rumor tralo silencio*. No ano 2007 ve a luz un libro de poemas da súa autoría titulado *Esteiro de noites falecidas* e en 2009 sairía publicada a súa tradución ao galego da novela de Benito Vicetto *Los Hidalgos de Monforte*. As súas últimas obras publicadas son o libro de relatos *Cabalos do demo e outros invertebrados* (2010) e o de viaxes literarias *O Courel de Novoneyra. Eidos de ollarollar* (2010) e a novela *Sinistra deixa* (2012).

En tempos fixo radio (*Gomorrilas e novas criaturas*) na pirata Radio Clavi, ademais de publicar dúas guías orientativas para libar viño artesanal na súa cidade (*Guía do bebercio lugués* 92 e 95). Ultimamente e co apoio da AELG impulsou a sección de recuperación do idioma *Palabras con memoria*, visíbel na web da devandita asociación. Publicou artigos no xornal *Galicia Hoxe*.



Antonio Reigosa

Zoñán, Mondoñedo, 1958. Na actualidade é Responsable de Comunicación e Xestión Cultural da Rede Museística da Deputación de Lugo.

Escritor, investigador e divulgador da mitoloxía popular, da literatura de tradición oral e da cultura oral. Cofundador, con Mercedes Salvador, Ofelia Carnero e Xoán R. Cuba, do Grupo de Investigación Etnográfica Chaira (Premio 15ª edición dos Encontros na Terra Cha da As. Cultural Xermolos) cos que realizou numerosos traballos de campo en diferentes concellos da provincia de Lugo: Abadín, Vilalba, Begonte, A Pontenova, Chantada, A Fonsagrada...

Creador e coordinador da enciclopedia virtual Galicia Encantada (www.galiciaencantada.com). Coordina as revistas orais “O pazo das musas” (Museo Prov. de Lugo) e “A voz dos carraos” (Museo Prov. do Mar, San Cibrao, Cervo). Como vogal responsable de literatura de tradición oral da AELG (Asociación de Escritoras e Escritores en Lingua Galega) coordina os proxectos “Polafías” e “Mestres da memoria” creados para documentar e divulgar os valores da oralidade e da cultura popular. Coordina con Isidro Novo as Xornadas de Literatura Oral que se veñen celebrando en Lugo desde 2008.

É autor de unidades didácticas para o MPLugo, colaborador habitual da Asociación Cultural e Pedagóxica “Ponte nas Ondas”. Participou en proxectos como *Boas noites* (2007), obra de teatro da compañía Berrobambán para o que elaborou a guía didáctica interactiva *Pasamedos*. Coordinou con Helena Zapico o monográfico “Literatura oral e educación” publicado na Revista Galega de Educación, nº 41, 2008. Participou en proxectos como *La memoria de los cuentos* (2009), libro e documental baixo a dirección de Antonio Rodríguez Almodóvar, *Antropologías del miedo* (2008), publicación coordinada por Gerardo Fernández Juárez e José Manuel Pedrosa, ou *Queres que cho conte?* (2011), proxecto de dramatización do conto oral de Palimoco Teatro coordinado por Paloma Lugilde.

En coautoría co Equipo Chaira publicou *Polavila na Pontenova. Lendas contos e romances* (Deputación de Lugo, 1998) e *Da fala dos brañegos. Literatura oral do concello de Abadín* (Museo Prov. de Lugo, 2004).

Con Fernando Arribas e Xoán R. Cuba a *Guía do Museo Provincial de Lugo* (Museo Prov. de Lugo, 2003).

Participou con relatos nos libros colectivos *Ninguén está só* (Amnistía Internacional-TrisTram, 2001); *Narradio. 56 historias no ar* (Xerais, 2003); *Contos para levar no peto* (Xerais, 2001); *Contos da Policía* (Ir Indo, 2003); *Contos de ostras, aventuras, baladas e piratas* (Xunta de Galicia, colec. “Lagarto pintado”, 2006); *Contos de medo no museo* (Museo prov. de Lugo, 200).

É coautor con Xosé Miranda e Xoán R. Cuba de ensaios e libros de referencia como o *Dicionario dos seres míticos galegos* (Xerais, 1999 e 2003 en castelán), *Contos colorados. Narracións eróticas da tradición oral* (Xerais, 2001), *Pequena mitoloxía de Galicia* (Xerais, 2001); *Antoloxía do conto de tradición oral* (Xerais-La Voz de Galicia, 2001) e dos 20 tomos da colección de contos de tradición oral “Cabalo Buligán” (Xerais, 1998-2004) (I Premio Frei Martín Sarmiento 2003 polo tomo *Contos de parvos e pillos*).

Con Xosé Miranda escribiu *Cando os animais falaban. Cen historias daquel tempo* (Xerais, 2002), e os tomos 1 e 2 da colección “Lendas de Galicia” que levan por título *Arrepíos e outros medos. Historias galegas de fantasmas e de terror* (Xerais, 2004) e *A flor da auga. Historias de encantos, mouros, serpes e cidades mergulladas* (Xerais, 2006).

No campo da narrativa infantil foi Premio Concurso Nacional de Contos Infantís O Facho (1989), Premio “Supernova” de Literatura Infantil e Xuvenil, concedido por Televisión Lugo (1999). É autor de títulos como *Memorias dun raposo* (Xerais, 1998-Premio Merlín, 1998 e Finalista do Premio Nacional de Literatura Infantil e Xuvenil, 1999), *Resalgarío* (Xerais, 2001-Premio Raíña Lupa, 2001), *O galo avisado e o raposo trampulleiro* (Xerais, 2003), *Bacoriño* (2004), *A raposa no galiñeiro* (Museo Prov. de Lugo, 2004), *A noite dos pesadelos* (Tambre, 2006), *A escola de Briador* (Everest, 2006), *O polimacho e outras criaturas* (Tambre, 2008), *Os dous irmáns e outros contos populares do antigo Exipto* (Morgante, 2008), *Lu e Go pola muralla* (Obradoiro, 2010).

Recentemente publicou os álbums ilustrados por Noemí López *Guía ilustrada da Galicia invisible* (Xerais, 2010) e *Trece noites, trece lúas. Libro das marabillas do Nadal* (Xerais, 2011). En 2013 publicou en Xerais *O aprendiz de home do saco*.









Bibliografía

- Alonso Romero, F., *Santos e barcos de pedra. Para unha interpretación da Galicia Atlántica*, Ed. Xerais, Vigo, 1991.
- Balboa, A., *As cidades asolagadas. As augas e o Alén en Galicia*, Toxosoutos, Noia, 2006.
- Bouza Brey, Fermín, *La mitología del agua en el N.O. Hispánico*, Artes Gráficas de Galicia, Vigo, 1973.
- Carré Alvarellos, Leandro, *As lendas tradizionaes galegas*, Porto, 1967.
- Cuba, X. R., Miranda, X., Reigosa, A., *Diccionario dos seres míticos galegos*, Xerais, Vigo, 1999.
- Galicia Encantada. Enciclopedia da fantasía popular de Galicia,
[<http://www.galiciaencantada.com>]
- García-Orellán, R. e Beobide Arburúa, J., *Hombres de Terranova: La pesca industrial del bacalao 1926-2004*. Edit. Rosa García-Orellán, 2005.
- García-Orellán, Rosa, «Barcos de xeo», en *Revista das Letras, Galicia Hoxe*, 14 de abril de 2005.
- García-Orellán, Rosa, «La mujer en la familia marinera y su papel en la lucha por las reivindicaciones sociales», en *Actas del Simposio Aktea. La mujer en la pesca, la acuicultura y el marisqueo en el contexto comunitario*, Santiago de Compostela, 6 de febreiro de 2004.
- Miranda, X. e Reigosa, A., *A flor da auga. Historias de encantos, mouros, serpes e cidades mergulladas*, Ed. Xerais, Vigo, 2006.
- Piñeiro de San Miguel, E. e Gómez Blanco, A., *Un mar de leyendas por el noroeste de Galicia*, Mar Galicia S. C., 2009.
- Puentes Novo, Hixinio, *Os naufraxios da Galicia norte* (I e II), Ed. Lea, Santiago de Compostela, 2003/2005.
- Puentes Novo, Hixinio, *Aguillóns de Ortegal* (novela), Ed. Xerais, Vigo 2005.
- Puentes Novo, Hixinio, *A galerna*, Ed. Lea, Santiago de Compostela 2006.
- Puentes Novo, Hixinio, *Winnipeg* (novela), Ed. Xerais, Vigo 2013.
- Reigosa, Antonio, «Un mar de mitos», en *Fadamorgana*, nº 11, 2007.
- Souto, Xurxo, *O retorno dos homes mariños* (novela), Xerais, Vigo, 1999.
- Souto, Xurxo, *Contos da Coruña* (artigos), Xerais, Vigo, 2001.
- Teijeiro Rey, X. Xosé, *Seres galegos das augas*, Toxosoutos, Noia, 2002.

Vaqueiro, Vitor, *Guía da Galiza máxica*, Galaxia, Vigo, 1998.

Vaqueiro, Vitor, *Mitoloxía de Galiza. Lendas, tradicións, maxias, santos e milagres*, Galaxia, Vigo, 2001.

Vilar Pedreira, X. Lois (e outros), *Os nomes do mar*, Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos e Confraría de Pescadores de Lira, 2005.

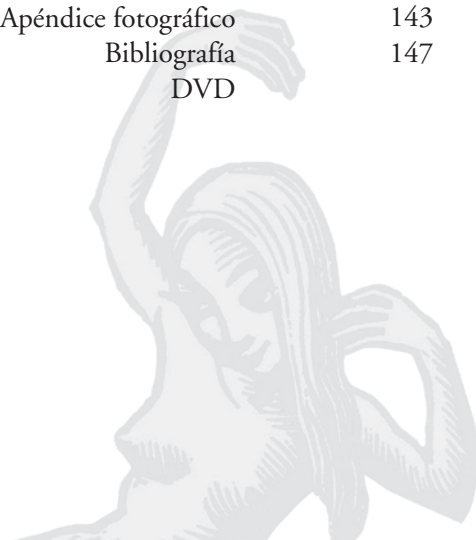
Vilar Pedreira, X. Lois, e Rodríguez Álvarez, R., *Toponimia marítima e fluvial desde o Miño a Panxón*, 2006
[<http://www.culturamaritima.org/files/ardentia3/ardentia3-Rguez-Vilar.pdf>]

Vilar Pedreira, X. Lois, *Talasonimia da costa sur de Galicia*, Nova Galicia Edicións S. L., 2008.



ÍNDICE

Limiar da Deputación Provincial de Lugo	5
Limiar da Asociación de Escritoras e Escritores en Lingua Galega	7
Limiar dos coordinadores	9
Programa da VI Xornada de Literatura de Tradición Oral	11
Aceite, madeira e boinas.	13
A talasonimia dos naufraxios do mar dos galegos Xosé Lois Vilar Pedreira	
Naufraxios literarios e reais Hixinio Puentes	53
A memoria naufragada Xosé Lois Vilar Pedreira e Hixinio Puentes	77
O acordeón de Antuerpe. Xeografía xeral do Mar de Galiza Xurxo Souto	87
Imaxinarios da flota bacallaeira nos grandes Bancos de Terranova Rosa García-Orellán	101
Andar o mar. As pegadas do salitre Xurxo Souto e Rosa García-Orellán	127
ANEXOS	
Poemas de Xosé Iglesias	133
Datos biobibliográficos dos/as intervinientes	137
Apéndice fotográfico	143
Bibliografía	147
DVD	





DEPUTACIÓN DE LUGO
VICEPRESIDENCIA PRIMEIRA



Cultura e Turismo

asociación de escritores



en lingua galega