Patrimonio marítimo galego: un diagnóstico actual

Dionisio Pereira

"...na cultura galega, segue habendo moita costa e pouco mar"

(Francisco Fernández Rei, discurso pronunciado o 25/9/1999, data da súa incorporación á Real Academia Galega)

A xeito de limiar

Con esta certeira frase definía unha das persoas máis sinaladas na lingüística do noso país, o esquecemento na etnografía, na antropoloxía, mesmo na propia lingüística, do universo marítimo. Facéndose eco da denuncia efectuada anos atrás polo antropólogo e mariñeiro vocacional Francisco Calo Lourido, continuaba o catedrático e académico oriúndo do bairro cambadés de Fefiñáns: *"... sendo incuestionable a importancia do mar en Galicia tanto polo número de quilómetros como pola moita xente que ten na pesca e no marisqueo a súa actividade laboral, esta realidade* "nunca se viu reflectida nos estudos sobre a nosa terra. A maior parte dos antropólogos eran e son xentes do rural labrego e, malia o atractivo do `chocante´, semella haber unha predisposición a estudar o máis próximo, aquilo no que un ten as súas raigañas e, por conseguinte, coñece mellor". *E a mesma crítica lles fai máis adiante ós historiadores galegos, por estaren* "sempre mirando para o mundo rural labrego e, agás contadas excepcións, esquecendo que Galicia é algo máis. Fóra da etapa dos cataláns practicamente non hai nada feito, e vai sendo hora de se enrolar na aventura"[1].

Anos andados destas constatacións, a crítica subxacente segue a estar de actualidade: hoxendía, nin a historia marítima deixou de ser a "Cenicienta" da nosa renovada historiografía, nin a nivel de cidadanía (nin das diversas administracións), se lle ten a mesma consideración patrimonial a un muíño, un hórreo ou a un eirado de pedra, que ao caseto dun encascadoiro, a un pendello de carpintería de ribeira, ou a un secadoiro de peixe, por poñer tan só algúns casos.

A temática, malia que como veremos máis adiante hai diferenzas notables entre Galicia e a Europa do norte, é recorrente en moitos países, pois, como ten apuntado en repetidas ocasións o holandés Tedo Fuithof, presidente do European Maritime Heritage, o descoñecemento do patrimonio do mundo do mar é algo común para boa parte da poboación europea, e a súa conservación e revalorización decote esquecidas nas políticas patrimoniais. Como contraste, o propio Tedo ten enfatizado en que o exemplo dos Países Baixos e Escandinavia amosa que, o investimento en patrimonio

1 Calo Lourido, Francisco (1996) *Xentes do mar. Traballos, tradición e costumes*. Vigo, A Nosa Terra.

neste espazo tan sensible e con tanta carga identitaria, é extremadamente rendible[2].

Patrimonio marítimo

Nesta altura, compre unha definición do que, particularmente, entendemos por patrimonio marítimo; eis: a totalidade das manifestacións vencelladas á actividade marítima dos homes e as mulleres da beiramar, ao longo do tempo, manifestacións que están inseridas na paisaxe litoral e no propio medio mariño; este, á súa vez, forma parte do noso patrimonio natural.

Estámonos a referir, pois, tanto a construcións, como a obxectos ou a creacións inmateriais: peiraos, sinais marítimas ou vivenda mariñeira; embarcacións de todo tipo, artes de pesca ou imaxinería mariñeira; cancioneiro e tradición oral, fala mariñeira, técnicas de traballo ou a hidrotoponimia. Pero non só falamos destas categorías esenciais, mais tamén das relacións tecidas historicamente polas xentes de mar en torno a elas: relacións culturais, técnicas, produtivas, comerciais, sociais, de todo tipo. Neste sentido, o patrimonio marítimo, como todo patrimonio, é unha construción social e cultural.

O patrimonio marítimo é, xa que logo, unha creación sociocultural que ten moito que ver coas múltiples representacións da memoria colectiva das xentes de mar, pero que, por veces a supera, xa que a memoria tamén pode ter interferencias; mesmo, en circunstancias excepcionais, interrupcións[3]. Un bo exemplo desto que se está a dicir, é o sambenito que teñen os pescadores de individualistas, cando o asociacionismo mariñeiro na Galiza foi potente e numeroso antes da Guerra Civil española. Neste caso, a memoria colectiva esvaeceuse case por completo (se acreditamos a Walter Benjamin, aos historiadores e historiadoras compete recuperala nas ruínas que o devalar da nosa humanidade vai deixando) mercé ao réxime autoritario xurdido despois da contenda, pero iso non xustifica que as numerosas experiencias de traballo e loita en común non formen parte do patrimonio das nosas xentes de mar[4]. O patrimonio marítimo é, neste senso, memoria, mais tamén esquecemento.

Precisamente, a identificación do patrimonio coa memoria colectiva, lévanos a considerar unha extraordinaria diversidade do mesmo; nós mesmos temos sinalado 23 categorías patrimoniais no apartado de Inmobiliario, 34 no de Mobiliario e 17 no da Cultura Inmaterial[5]. E iso sen atender ás múltiples subdivisións que poderíamos estabelecer en cada unha delas.

Cumpriría, se acaso, considerar a devandita amplitude desde diversos puntos de vista:

Amplitude no tempo: o patrimonio marítimo faise día a día, como testemuñan a chea de trebellos inventados para pañar o piche no mar durante o episodio do "Prestige" e a multitude de cantigas e panxoliñas que xurdiron naquel intre. É, ao cabo, unha suma de transmisións das creacións de outrora e de hoxendía, proxectada cara o futuro. Dicía o sociólogo austríaco Max Weber, que *"a cultura*

2 Ver http://www.european-maritime-heritage.org
3 Sobre os vencellos entre patrimonio cultural e memoria, ver Foro da Cultura Galega. Area 4 *Patrimonio cultural e cultura urbana.* Coordinador Manuel Pérez Rúa, Santiago, 2000.
4 Pereira, Dionisio (2005) *Foulas e Ronseis (Retrincos para un Tratado do Mar dos Galegos).* Santiago, Positivas.
5 Pereira, Dionisio (2ª Edición 2003) *O Patrimonio Marítimo de Galicia.* Cambados, Federación Galega Pola Cultura Marítima.

Foto 1: Praia das lanchas, Muxía, a comezos do s. XX.

é unha arañeira que o mesmo home tece", e falaba en tempo presente. En consecuencia, o patrimonio marítimo estase tecendo seguido e malo sería que non acontecera así, porque ficaría momificado.

Amplitude canto ás características das manifestacións que compoñen o patrimonio marítimo: este abrangue non só o universo das prácticas tradicionais, representado adoito pola arquitectura popular ou polas embarcacións de remo e vela construídas en madeira segundo fasquías tracexadas pola tradición. Ademais, integra outro tipo de manifestacións de orixe non popular, onde a tecnoloxía "non local" ou, se se quixer, "globalizada", está moi mesturada ou mesmo predomina fronte ao "saber-facer" das xentes de mar ou artesáns asimilados, que, sen embargo, compre pescudar e descubrir. Como exemplos, aí están os faros ou os peiraos que están considerados obra civil, pero onde aprezamos a man dos canteiros do país; os "pailebotes", construídos até a Iª Guerra Mundial no Freixo ou en San Cibrao seguindo unha tipoloxía "internacional", atemperada, non obstante, por solucións técnicas tradicionais transmitidas de pais a fillos nas carpinterías de ribeira locais;

e tamén poderíamos referirnos aos pesqueiros modernos, construídos en aceiro nas factorías de Bouzas mediante técnicas industriais que, sen embargo, en moitos casos incorporan as experiencias e indicacións dos nosos pescadores. De feito, cando falamos de embarcacións e de patrimonio, deberíamos ser un chisco máis precisos e utilizar o termino "embarcacións de interese patrimonial" en troques de embarcacións tradicionais, pois aquelas abranguerían tanto ás embarcacións tradicionais propiamente ditas, feitas con técnicas artesanais e propulsadas a vela e remo, como ás embarcacións clásicas vencelladas á navegación de recreo construídas con técnicas semellantes ás anteriores, ás embarcacións históricas protagonistas de eventos significativos e, por último, ás que poderíamos chamar embarcacións antigas, construídas noutrora con técnicas máis desenvolvidas de carácter industrial ou semindustrial e propulsadas de maneira mecánica, caso por exemplo, do vapor "Bernardo Alfageme", derradeiro construído en Bouzas no ano 1944 coa técnica de remaches, previa á soldadura autóxena. Voltando ao rego, mesmo hai elementos patrimoniais onde non existen pegadas das técnicas e do "saber facer" propios, pero que están vencellados á nosa historia marítima e á memoria colectiva das xentes de mar: entre outros moitos, foi o caso do bou "Santa Rosa", construído en Inglaterra pero que participou de xeito destacado nas derivacións que o golpe militar tivo na Galiza no ano 1936.[6]

Amplitude no espazo: No patrimonio marítimo compre ter en conta así mesmo o patrimonio natural representado polo mar e a beiramar, ou mellor dito, polo ecosistema mariño, que, como soporte das múltiples actividades marítimas, hoxendía é prioritario protexer e recuperar. A elo habería que engadir a paisaxe litoral, que, ela mesma, é unha construción cultural que muda co tempo e co imaxinario colectivo[7]. Pero o litoral e os fondos mariños non representan unicamente un espazo natural, un posíbel xacemento arqueolóxico ou unha variada gamma de recursos moitos deles aínda sen explotar; son tamén lugares de memoria onde aconteceron e acontecen numerosos sucesos que fican no imaxinario colectivo, tal que os naufraxios[8], as

6 Vapor de pesca "Santa Rosa": bou construído en aceiro no ano 1914 en Beverly (Inglaterra) por Cook, Welton & Gemmell Ltd., tomando para un armador británico a denominación de "Stalwart". Comprado en 1920 por Marlés y Serra, Soc. en comandita (Barcelona), poñéndoselle o nome de "Santa Rosa" con matrícula da capital catalana. Durante a IIª República pertenceu ao armador coruñés Enrique González Rodríguez, sendo o capitán Joaquín Lariño, e tivo o seu porto base na Coruña. Neste tempo, foi o bou con maior desprazamento e potencia de motor do porto herculino.
Tiña as seguintes características:

Eslora	Manga	Puntal	TRB	HP	Velocidade
42 metros	7,3 metros	3,9 metros	332	560	10 nudos

No intre da Guerra Civil estaba amarrado no porto de Muros, xunto con outro bou, o "Santa Eulalia", da matrícula de Vigo. O día 25 de xullo de 1936 foron requisados ambos por orde do Alcalde interino de Muros, José Veloso, para permitir a fuga de numerosos paisanos e carabineiros leais á República, diante da inminente entrada dos sublevados na vila. Ao día seguinte, embarcaron en ambos bous máis de 80 persoas, a metade delas carabineiros e o resto cargos municipais de Noia e Muros e sindicalistas de CNT e UGT da bisbarra. O barco chegou a Portugalete tres días máis tarde, logo de burlar un hidroavión e un destructor que saíran de Coruña para interceptalos, sendo recibidos polo gobernador civil de Biscaia, o galego Echeverría Novoa. Daquela, o acontecemento tivo grande difusión mediática. No mes de xaneiro de 1937, fíxose cargo do buque a "Marina de Guerra Auxiliar de Euzkadi". En febreiro, foi rebautizado "Gazteiz" e despois se lle fixeron as reparacións precisas para convertelo en bou armado, aínda que a penas entrou en servizo. Cando a evacuación de Bilbao, se lle preparou a toda presa sen ter recibido a súa artillería, transladándose a Santoña o 15 de xuño de 1937. Nesa localidade cántabra foi capturado polas tropas franquistas, cando ocuparon o porto o 27 de agosto daquel ano. Logo, foi artillado e incorporado á Armada franquista con nome de "Santa Rosa" e despois como "Virgen del Carmen". Finalizada a contenda, se lle devolveu ao seu armador en 1939 e continuou con porto base na Coruña.

7 Para esta cuestión, é moi útil o dossier "El paisatge litoral", publicado en *Drassana*, Revista del Museu Marítim de Barcelona, nº 12, Barcelona, Novembro 2004.

8 Véxase como exemplo o Con de Lapagar, situado a menos de 200 metros ao SO da Punta Besugueiros, na Illa de Sálvora. Alí afundiu na alborada do 2 de xaneiro de 1921 o transatlántico "Santa Isabel", arrastrando consigo 213 homes, mulleres e nenos.

vicisitudes dos traballos e os días[9], ou a brutal represión acontecida durante a Guerra Civil[10]. En calquera caso, os pecios, como obxectos que son da arqueoloxía subacuática, tamén forman parte das múltiples categorías patrimoniais.

Irmandado co patrimonio marítimo, debemos considerar tamén o entorno fluvial, co seu patrimonio natural e cultural específico, si, mais tamén vencellado sen dúbida ao mar, tanto no que se refire ás embarcacións, pequenas instalacións portuarias, arquitectura popular, técnicas de navegación, etc., como nos ecosistemas das desembocaduras dos ríos. Na Galiza vivimos de costas aos ríos e esquecemos a historia dos intercambios económicos e culturais derivados das remontadas marítimo-fluviais. Quizais por iso existen reticencias a estabelecer o nexo entre o patrimonio fluvial e o marítimo. Mais todo se andará: de feito, seguindo o ronsel deixado por diversas asociacións do Baixo Minho portugués e a experiencia que desde os seus comezos dos anos 80 aporta a Federation Regionale pour la Culture et le Patrimoine Maritime de Bretagne[11], a Federación Galega Pola Cultura Marítima, integrada hoxendía por 39 asociacións cidadás vencelladas á recuperación do patrimonio do mar, ven de ampliar o seu radio de acción aos ríos engadindo á súa denominación a de Fluvial e integrando xa varios colectivos do interior de Galiza.

En definitiva, o que define as fronteiras do noso patrimonio marítimo verbo do de outros territorios, é a presenza en maior ou menor medida da memoria colectiva "local" (ben entendido o término local nun sentido amplo) en todo tipo de manifestacións, sexan de orixe tradicional ou non. E aínda así, esta presenza non sería definitiva, pois compre que os vencellos estabelecidos pola sociedade cos elementos patrimoniais permitan o achegamento e a identificación con eles, do contrario o espolio ou a destrución están servidos[12].

Categorías patrimoniais

Un breve repaso sistemático, nos daría as seguintes categorías de bens culturais vencellados ao patrimonio marítimo[13]:

Cultura material.-

BENS CULTURAIS INMOBLES

- Saíñas, alfolís e casetos do sal
- Arquitectura industrial (almacéns de salga e vivendas anexas, fábricas de conserva, factorías baleeiras, telleiras, caleiras, fábricas de curtimes...)
- Asentamentos costeiros e fachadas marítimas das cidades e vilas do litoral
- Arquitectura popular:
  - Vivenda mariñeira
  - Construcións adxectivas (tendais ou tendedeiros, cabrias, loxes, alboios

9 Eis a Enseada dos Carcamáns, na Illa de Arousa, que tomou no século XIX tal denominación pola continuada presenza, recollida daquela polo historiador Benito Vicetto, de contrabandistas a bordo de escangallados veleiros.
10 Traemos aquí como triste lembranza a Enseada da Bombardeira, perto do Cabo Silleiro, onde no transcurso do período franquista apareceron día a día nove cruces tracexadas na area, na memoria doutros tantos mariñeiros asasinados alí polos falanxistas. Desde aquela, a denominación popular do lugar mudou, e hoxe coñécese esta paraxe como a Volta dos Nove.
11 Ver www.maritime-heritage.net
12 Compre non esquecer episodios tan vergoñentos como o do "Galatea", aquel veleiro-escola de construción escocesa, pero que tantos e tantos mariñeiros galegos albergou durante máis de 25 anos de recaladas no porto de Ferrol. Esquecido e abandonado pola Administración e a cidadanía nunha doca de Sevilla, foi adquirido outra volta polos escoceses e hoxe forma parte do patrimonio marítimo daquela nación integrante de Gran Bretaña.
Para a elaboración deste apartado, botamos man, fora da bibliografía reseñada no remate do artigo, dos Cadernos dos Obradoiros Abertos de Antropoloxía II (2004) *Cuestións e Relacións en Patrimonio Cultural*, Agantro, Santiago.
13 Utilizamos eiquí unha clasificación de tipo "culturalista" de base antropolóxica, tal e como a define Pereiro, Xerardo (2006) "Patrimonio cultural: o casamento entre patrimonio e cultura" en Revista *Agra*, nº 1, Museo do Pobo Galego, Santiago.

e pías para encascar, pías comunais para trocear casca, lavadoiros de redes, secadoiros de peixe, cañeiras para o argazo ou balumada, casetos para diversos usos, muros de contención...)
  - Muíños de maré
- Elementos de paso (sendas costeiras, pasos ou pasais...)
- Valados das agras costeiras
- Estaleiros, varadoiros e pendellos de carpintería de ribeira
- Espazos de acuicultura (ostreiras, cetáreas, viveiros...)
- Pesqueiras ou comboas
- Arquitectura portuaria (portos, peiraos, diques, dársenas, embarcadoiros, rampas de varada, espigóns...)
- Outras construcións portuarias (almacéns, lonxas, cargadoiros de mineral, chavolos, guindastes, depósitos auga...)
- Malecóns
- Edificios urbanos vencellados ás actividades marítimas (Pescaderías, Aduanas, edificios de Confrarías ou Pósitos de Pescadores, Balnearios e Casas de Baño...)
- Faros, semáforos e sinais diversas (luces, farois, sinais de milla...)
- Estacións de Salvamento e Socorrismo
- Casas de Prácticos
- Lazaretos
- Arquitectura militar (castelos, Arsenal, diques, torres, murallas marítimas, baterías, fortíns, cuarteis...)
- Arquitectura relixiosa (santuarios con devoción mariñeira, ermidas...)
- Cemiterios mariños
- Espazos de vixiancia (atalaias, fachos, vixías, garitas, torreóns...)
- Espazos de sociabilidade das comunidades de xentes do mar
- Espazos forestais reservados á construción naval (Devesas do Rei)

BENS CULTURAIS MOBLES

- Artes de pesca e marisqueo
- Trebellos de pesca e marisqueo (a flote, mergullo...)
- Trebellos de cabotaxe e actividades marítimas diversas
- Instrumental de navegación
- Elementos e útiles de comunicación
- Vestimenta e calzado
- Cestería
- Tonelería
- Embarcacións:
  - Pesca, marisqueo e acuicultura
  - Cabotaxe e transporte de ría (viaxeiros, mercadorías...)
  - Transporte alta mar
  - Deportivas e lecer
  - Mariña de Guerra
  - Servizo de porto
  - Dragas e barcazas
  - Barcos escola
  - Barcos alxibe
  - Salvamento
  - Cableros
  - Auxiliares
  - Barcos de río (pesca, recreo, transporte, pasaxe...)
  - Barcos históricos
  - Submarinos
- Pecios (embarcacións e obxectos que transportaban)
- Bateas
- Utillaxe das bateas
- Ferramenta das carpinterías de ribeira, velarías e cordoerías

- Ferramenta dos toneleiros
- Maquinaria e utillaxe dos estaleiros
- Utillaxe das atadeiras e redeiras
- Trebellos para pañar argazo
- Utillaxe empregado nos almacéns de salgazón
- Utillaxe e maquinaria das fábricas de conserva
- Utillaxe das actividades de salvamento (a flote, mergullo,..)
- Utillaxe empregado na recollida do piche
- Maquinaria e utillaxe portuario (pequenos guindastes, carretillas...)
- Maquinaria e utillaxe empregado na limpeza, empaque e transporte de peixe
- Boias
- Mecanismos de varada (chigres, rodos...)
- Mobiliario dos Balnearios e Casas de Baño
- Representacións audiovisuais diversas:
  - Cadros, gravados e deseños
  - Fotografías
  - Maquetas e xoguetes
  - Diaporamas
  - Cinema, vídeo e TV
  - Discografía e gravacións diversas
- Cartografía, derroteiros e cadernos de a bordo
- Documentación diversa:
  - Fretes e contratos
  - Planos de embarcacións
  - Contabilidade de casas armadoras, estaleiros e diversos establecementos industriais e comerciais
  - Estatísticas portuarias
  - Regulamentos e documentación de Confrarías, Gremios, Pósitos, asociacións mariñeiras (patronais ou de clase), e outras entidades relacionadas co mar
  - Patrimonio documental da Armada referido a Galiza
  - Marcas de pesca
  - Bibliotecas e arquivos pertencentes a axentes sociais vencellados ás actividades marítimas
  - Memorias escritas por persoas vencelladas ás actividades marítimas
- Prensa e publicacións de temática marítima
- Bibliografía marítima
- Iconografía mariñeira:
  - Petróglifos
  - Exvotos
  - Imaxes relixiosas
  - Cruces de afogados
  - Altos e baixos relevos
  - Esculturas e tallas
  - Decoración das embarcacións
  - Decoración dos inmobles
  - Elementos decorativos diversos
  - Marcas de familia
  - Maios de barcos
- Litografías impresas nas latas de conserva
- Publicidade diversa (cartelería, folletos, formularios, spots, cuñas de radio...)

Cultura inmaterial.-

BENS CULTURAIS INMATERIAIS

- Tradición oral (romanceiro, contos, lendas refráns, adiviñas, cancioneiro...)
- Folclore (danzas, representacións...)
- Sistemas de reparto
- Unidades de medida
- Toponimia costeira e hidrotoponimia (de superficie e subacuática)
- Falas
- Técnicas de traballo:
  - Pesca, marisqueo e acuicultura

  - Pequeno e grande cabotaxe
  - Actividades de conservación, transformación e transporte de peixe, marisco e algas
  - Confección e reparación de aparellos e utillaxe
  - Construción naval (carpintería, velaría, metalurxia, cordoería e cabullería...)
  - Navegación
  - Mergullo
  - Estiba e desestiba
  - Servizo de porto
  - Vixiancia e sinalización
  - Salvamento e socorrismo
  - Varada
  - Recollida de piche
  - Artesanato vario (cestería, roupa de augas, tonelería, zoqueiros...)
  - Maquetismo
- Hábitos das xentes do mar (vida cotiá, xogos, sociabilidade...)
- Gastronomía
- Ritos e crenzas (mitoloxía, simboloxía, relixiosidade...)
- Festas e celebracións (regatas, procesións marítimas...)
- Sistemas de reprodución de coñecementos (planes de estudos de escolas pesqueiras, náuticas, construción naval, mergullo...)
- Asociacionismo mariñeiro e naval:
  - Gremios
  - Confrarías de pescadores
  - Agrupacións mariñeiras (para o traballo colectivo, de defensa, benéficas, socorros, etc.) e de mariscadores
  - Colectivos de armadores e navieiros
  - Sindicatos (pescadores, mariñeiros, estibadores, traballadores/as do porto, da conserva e salgado...)
  - Asociacións de fabricantes de conserva e salgazón
  - Agrupacións de construtores navais
  - Clubs náuticos e deportivos
  - Sociedades de Salvamento
  - Mutuas de Seguros Navais
- Ciencias do mar (historia, etnografía, antropoloxía, lingüística, bioloxía...)
- Intercambios con outras culturas marítimas
- Protección do medio mariño
- Construción da paisaxe do litoral

Un recurso a desenvolver

Até de agora enxergamos o patrimonio marítimo como un elemento identitario de primeira orde, que non podemos perder sen menoscabo da nosa condición como pobo. Non obstante, e sen esquecer o devandito, debemos consideralo asemade como un recurso socioeconómico que compre desenvolver, co obxectivo de crear emprego e riqueza no espazo da beiramar. En calquera dos ámbitos sinalados, o enfoque non pode ser outro que a consideración social, a conservación e a revalorización dos elementos patrimoniais de interese, algo que noutros territorios (Gran Bretaña, Países Baixos, Escandinavia, EEUU, Francia en menor medida...) teñen acometido desde hai ben tempo. Porén, no noso caso a actividade recuperadora dos diversos bens que conforman o patrimonio marítimo, comeza a ser prezada socialmente con moito retraso verbo doutros países europeos e americanos.

A partir dos anos 80 do século pasado, téñense restaurado por iniciativa privada algunha instalación complementaria dos

R. Caamaño

Foto 2: O mar de Muxía.

Foto 3: Camelle, pola década de 1960.

faros (semáforos de Fisterra e Bares) para senllas propostas de hostalería, así como diversas fábricas de salgazón para uso particular ou turístico: no porto de Aldán, no entorno de Bueu, en Coroso (Ribeira), Foz, Anido, Louro e Ancoradoiro (Muros), ou en San Vicente (O Grove), hai contados exemplos de moi desigual calidade na súa rehabilitación. Recentemente, algunhas asociacións ou particulares téñense interesado na recuperación e dotación de novos usos respecto dalgúns pequenos faros esparexidos pola nosa beiramar, caso do de Punta Cabalo (Illa de Arousa) ou o do Puntal de Santa María de Oza (Coruña).

Fixéronse, tamén, louvables restauracións de muíños de maré destinadas a equipamentos culturais de carácter municipal, con financiamento público: na Acea da Má, en Culleredo, no lugar de Anido, en Muros, e no Muíño de Mar de A Seca (Tragove/Cambados), sen ir máis lonxe. Ademais, o Concello de Moaña acometeu hai poucos anos a recuperación dun espazo anexo a unha vella fábrica de cordoería xa pechada, como imaxinativa recreación do lugar de traballo das carreiras. Nos últimos tempos, a Confraría de Pescadores de Lira (Carnota) recuperou un encascadoiro dentro do Proxecto de Turismo Mariñeiro "Mar de Lira"[14], e o Concello de Sanxenxo rehabilitou unha telleira na beiramar de Vilalonga, como soporte dun futuro centro de interpretación.

Na Coruña, e mediante intervención de diversas Administracións, dedicouse hai xa ben tempo o Castelo de Santo Antón para Museo Arqueolóxico; máis recentemente, a cetárea inmediata á Torre de Hércules rehabilitouse para acuario (a "Casa dos Peixes") e unhas antigas baterías de costa (as do Monte de San Pedro) mudaron a súa función militar para deixar paso a unha area verde de uso público. Tamén compre mencionar a reconversión dun vello cargadoiro de mineral como Parque Temático nos arrabaldes de Ribadeo, como iniciativa que non chegou a callar en toda a súa dimensión. No mesmo eido, hai pouco acometeuse a salvagarda das instalacións que tiñan unhas vellas minas de titanio na praia de Balarés (Ponteceso). Igualmente, hai xa anos que o vedraio portiño de Aguete (Marín) coñeceu unha meritoria rehabilitación, malia que o conxunto fora deturpado posteriormente por un dique de formigón; ademais, hoxe as antigas instalacións portuarias de reminiscencias corsarias precisan, outra volta, de urxente reforma. Por último, o Arsenal de Ferrol e os Castelos da Palma e San Felipe sitos na entrada da ría, agardan novos usos unha vez desafectados total ou parcialmente do seu uso militar e carcerario.

Agora mesmo, e de xeito serodio habida conta do deterioro irreversible da maioría das poboacións ribeiráns, comeza a se desenvolver a protección urbanística da arquitectura popular nalgunhas vilas mariñeiras aínda non estragadas sen remedio pola especulación e o desarrollismo: velaí o Plano Especial do Casco Vello incluído no PXOM de Muros, as medidas adoptadas polo Concello de Poio en Combarro, que impediron continuara o caos urbanístico que estaba a deturpar de xeito notábel aquela fermosa localidade mariñeira, ou a protección dos chabolos dos mariñeiros

14 Ver www.mardelira.net

de Caldebarcos (Carnota) e a rehabilitación de varios deles. Así mesmo, aínda que propoña unha visión global arredor da arquitectura e da identidade territorial propias dirixida ao alumnado e o profesorado da ESO, o *Proxectoterra* ideado polo Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia[15] pode ser un bo instrumento para coñecer e valorar a arquitectura popular e o urbanismo específico dos asentamentos mariñeiros, contribuíndo á súa conservación e recuperación para diversos usos.

Ao cabo, a posta en marcha ou a previsible renovación a medio prazo dalgunhas das propostas museísticas vencelladas ao mar (Museo do Mar de Galicia; Museos do Mar de San Cibrao, Laxe, Cambados, A Illa de Arousa e O Grove; translado da Sección de Mar do Museo do Pobo Galego a Rianxo...), que en moitos casos conlevan a rehabilitación de antigas construcións vencelladas á salga ou á conserva; as actuacións realizadas pola Consellería de Pesca no Castelo e na Lonxa de Fisterra, procurando a compatibilidade de uso entre a pesca, o turismo e a divulgación de cultura marítima e do medio mariño; o meritorio e delongado traballo de recuperación da cestería do mar por parte da Casa do Cesteiro dependente do Concello de Vigo, e os recentes traballos publicados encol da etnografía e antropoloxía mariñeira, a historia marítima, o cancioneiro e a tradición oral, completarían o modesto ronsel revitalizador do noso patrimonio marítimo[16].

Capítulo aparte está a ser o intenso labor de rehabilitación e recuperación das embarcacións tradicionais, levado a cabo desde hai quince anos e sostido no tempo tanto polas sucesivas Escolas Obradoiro de Carpintería de Ribeira que teñen funcionado na beiramar galega (Estribela-Marín, Rianxo, O Vao-Vigo) a cargo da respectiva administración local e do INEM, como polo asociacionismo cidadán incorporado maiormente desde 1994 na Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial[17], que conta cunha pequena pero eficaz axuda da Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos e da Deputación de Pontevedra. O resultado non pode ser máis satisfactorio, con máis de cento cincuenta barcos de diversas tipoloxías en activo (réplicas ou restauracións) nas nosas rías e ríos e unha teimuda traxectoria de concienciación social encol da importancia que ten a posta en valor do noso patrimonio marítimo, como soporte de novas actividades que poidan representar unha fonte de riqueza adicional na nosa beiramar, nun intre de crise das pesquerías. Ademais, é interesante subliñar que a devandita xeira recuperadora atingue, así mesmo, a embarcacións de interese patrimonial que non podemos considerar como tradicionais, caso da tarrafa "Chasula", o bacalloeiro "Nauja" e o vapor alxibe "Hidria

15 "Un país: A súa arquitectura e o seu territorio", *Proxectoterra*, COAG, cofinanciado pola Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Transportes e a Consellería de Vivenda e Solo da Xunta de Galicia.

16 O interese respecto sobre diversas temáticas vencelladas ao noso patrimonio marítimo, non fai máis que aumentar; velaí tan só algúns libros editados nos anos 2006 e 2007:

- AAVV (2007) *Tendendo cabos*. Museo do Mar de Galicia, Vigo.
- Blanco, Jesús (2007)*Guía das embarcacións tradicionais galegas.* Nigra, Vigo.
- Sacau, Gerardo (2007) *Os nomes beiramariños*. Instituto de Estudios Vigueses, Vigo.
- AA.VV. (2006) *Os bordes de mar en Galicia*. COAG, Santiago.
- Sotelo Blanco, Olegario (2006) *Xentes de mar de O Grove*, Sotelo Blanco, Santiago.

O interese dun, a cada máis, numeroso segmento da poboación do litoral respecto da súa cultura, manifestase na consolidación da Revista de Cultura Marítima e Fluvial *Ardentía*, editada pola Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial, que xa vai polo seu 4º número, así como na existencia de diversas páxinas web e blogs que desenvolven a devandita temática.

17 Ver www.culturamaritima.org

II", rehabilitados todas elas por pequenas empresas vencelladas ao turismo activo.

Continuando no apartado da cultura material, tampouco debemos obviar a recente posta en marcha dun ambicioso proxecto impulsado polo Museo do Mar de Galicia (que recentemente abriu ao público a súa exposición permanente) e a Federación Galega de Confrarías de Pescadores, consistente na sistematización do patrimonio fotográfico vencellado ás actividades marítimas e atesourado polas familias mariñeiras da nosa beiramar. Como obxectivo, o proxecto pretende *"achegar á poboación a memoria das comunidades piscatorias a traverso das fotografías dos seus arquivos persoais"*[18].

Por último, no eido da protección medioambiental e o da valoración da paisaxe costeira, cabería dar conta da rede de sendeiros litorais que a Consellería de Medio Ambiente está a tracexar desde Ribadeo ate Ortegal, no Cantábrico lucense, e desde Laxe ate Muros, na Costa da Morte, seguindo os exemplos do veciño Principado de Asturias e da Bretaña francesa.

Un roteiro pouco optimista

Malia o devandito, a situación actual de moitos dos bens que conforman o noso patrimonio marítimo dista de ser tranquilizadora.

Nesta altura demasiadas instalacións portuarias nas que se podía recoñecer a man dos canteiros do país, desapareceron nun chiscar de ollos baixo o cemento deitado anos atrás pola COTOP, ao abeiro do Plan de Portos da Xunta, que ten sido moi pouco respectuoso coas obras de cantería doutrora: entre outras moitas desfeitas, debemos lamentar a perda irreparable hai poucos anos dun interesantísimo peirao, o da "Comboa" no Porto do Son, datado do século XVIII. Algúns, menos espectaculares pero igualmente valiosos, ficaron deturpados, caso do fermoso embarcadoiro de Nois (Foz) emprazado a carón de dúas fábricas de salga moi ben conservadas. Outros, ao cabo, seguen a se deteriorar sen que ninguén se dea por aludido: eis, o abandono do portiño de abrigo de San Cosme (Outes), de referencias medievais, dos restos dos pontevedreses "peiraos" das Corbaceiras, ou o do pequeno pero evocador peirao de servizo da fábrica de salga de Malvar, sito na praia de Loira (Marín).

Día tras día, demasiadas telleiras, fábricas de salga ou antigas conserveiras, agardan a recalificación dos terreos que posibiliten a especulación inmobiliaria. Os exemplos abundan por toda parte: as salgadeiras de Meloxo e O Carreiro (O Grove) e as de Vilaxoán e Vilanova de Arousa, desapareceron ou ficaron irrecoñecibles nos derradeiros 15 anos e outro tanto aconteceu coas telleiras da beiramar de Castrelo (Cambados) ou de Dena (Meaño); pola súa banda, a demolición da fábrica de Massó en Bueu, substituída por unha urbanización que banaliza boa parte da fachada marítima daquela vila, é un triste símbolo dos tempos que corren. E de todos é sabido que a instalación de Curbera en Pinténs-Hío e a dos Massó en Cangas, levan un camiño semellante. No caso dos faros e sinais marítimas, a automatización do servizo deixou moitos pequenos faros obsoletos e nun estado de progresivo deterioro: os exemplos,

18 Proxecto "A Memoria do Mar: o patrimonio marítimo e os fondos fotográficos familiares", Museo do Mar de Galicia, Vigo 2007.

entre outros moitos, dos faros illeiros de Rúa (Ría de Arousa) ou o das Illas Lobeiras (Ría de Corcubión), son dabondo ilustrativos. Esta situación prodúcese, tanto no caso das fábricas de salga e conservas como dos faros, sen que os inventarios realizados hai algún tempo desde diversos organismos tivesen ningunha repercusión á hora dunha necesaria protección normativa por parte da Administración responsable. Noutros apartados do patrimonio construído ou da maioría dos bens mobles, cabe sinalar que tan sequera se teñen feito uns inventarios someros, paso *sine qua non* é posíbel ningún tipo de activación patrimonial. Velaí, por exemplo, as modestas cruces de afogados que inzan a paisaxe costeira máis desacougante e, que, quizais pola súa humildade, están hoxe tan esquecidas como as persoas que pretendían lembrar.

Deste xeito, seguimos a certificar a desaparición da ricaz arquitectura popular e do urbanismo propio das vilas mariñeiras ou dos núcleos rurais próximos á beiramar, invadidos agora por bloques, urbanizacións ou segundas vivendas de carácter estacional complementadas por toda unha enxurrada de equipamentos deportivos ou de lecer, que moitas veces non contan cun soporte urbano propicio e que están a estragar o que fai daqueles espazos algo especial e característico. Abonda con facer un percorrido pola aldea de Sardiñeiro, en Fisterra, pola vila de Portosín, polo lugar e Lariño (Carnota) ou por San Cibrao, para acreditar o devandito. Seguindo unha recente publicación que aborda con sentido crítico a progresiva urbanización de alta densidade que se lle ven enriba ao noso litoral, "*os importantes cambios sociais producidos nos últimos anos tamén comezan a influír de forma decisiva na ordenación territorial. Por exemplo, o progresivo incremento do tempo e o diñeiro adicado ó lecer..., provocou que os equipamentos relacionados coas actividades deportivas que, dalgún xeito, aínda manteñen certo estatus de exclusividade, ocupen os primeiros postos cando se enquisa aos futuros compradores de segundas residencias acerca das súas prioridades á hora de escoller a ubicación da vivenda. Esta situación non pasa inadvertida para ningún dos implicados na xestión municipal dos concellos costeiros, co que as apostas para atraer poboación e inversións nos núcleos pequenos e medios parecen pasar ultimamente pola implantación tanto de portos deportivos de distintos tamaños, como de campos de golf con enormes promocións de vivenda asociados*"[19]. Habería que engadir que, moitas destas transformacións, son indisociábeis dos proxectos de grandes infraestruturas (a autopista do Cantábrico, verbo da voracidade construtora na Mariña lucense, por exemplo) capaces de masificar as previsións de futura afluencia de turistas ou veraneantes. Velaí, como neste tempo inmediato múltiples paraxes da beiramar están ameazadas pola enxurrada de recheos, portos deportivos, ou paseos marítimos "mediterráneos" (o da Guarda, que estragou as rochas nas que se asentaba o bairro dos Malteses, é especialmente desafortunado) pouco ou nada respectuosos coa configuración urbanística propia das vilas mariñeiras, co uso público do litoral, co entorno paisaxístico e co medio mariño.

19 Ver a obra citada, AA.VV. (2006) *Os bordes de mar en Galicia*. COAG, Santiago.

Seguindo polo mesmo carreiro, tamén algúns parques eólicos (o do Faro Vilán, é demostrativo do desprezo que mereceu ás diversas administracións e a boa parte da cidadanía, a degradación dunha paraxe emblemática da nosa beiramar) e certas granxas mariñas, que pouco ou nada reverten nas zonas deprimidas e pouco poboadas do litoral onde adoitan implantarse, poñen en perigo a sustentabilidade da paisaxe litoral e mesmo o futuro dalgúns pequenos núcleos rurais cercanos á costa: eis, o lugar de Merexo (Muxía) e o interesantísimo no eido arquitectónico e etnográfico Porto de Quilmas (Carnota), que serían practicamente engulidos polas xigantescas plantas previstas no proxectado e tan discutido Plan Galego de Acuicultura.

Ate os anos 60 do século XX, as carpinterías de ribeira empregaron para a súa actividade unhas humildes construcións en pedra e madeira chamadas "pendellos", situadas na súa totalidade na liña de costa; en ocasións en lugares de grande valor paisaxístico e medioambiental. Un somero inventario destas construcións, algunhas delas aínda en activo, daría o resultado de que no litoral galego unha vintena delas seguen en pé con diversos grados de conservación. Na actualidade, estas instalacións carecen de protección tanto na lexislación autonómica de referencia como nos respectivos PXOM, co agravante de que bastantes delas están ameazadas pola construción de paseos marítimos e outras actuacións urbanísticas, sen que a penas existan planos de reutilización con fins culturais (que contemplen así mesmo a continuidade do oficio) ou medioambientais, tal e como se está a facer noutros lugares de Europa[20]. Esta falta de sensibilidade, denota un problema de consideración social que afecta non só aos pendellos, senón á maioría dos bens asociados ao patrimonio marítimo, que están nas antípodas dos edificios monumentais e dos obxectos de grande valor estético ou económico. Precisamente esta falta de consideración, tanto por parte das diversas Administracións como da maioría da poboación, é a que explica que elementos tan senlleiros para o noso patrimonio marítimo como o vapor "Bernardo Alfageme", ao que xa nos temos referido, leve agardando desde hai dez anos a ser recuperado e posto a flote con renovadas finalidades didácticas e museísticas[21].

Xa que falamos de oficios compre dicir que, en Galiza, contrariamente ao que acontece noutros territorios do Estado español (Andalucía, por exemplo), a profesión de carpinteiro de ribeira carece de protección dentro das normativas que afectan á conservación do patrimonio. A preservación dun oficio de tanta carga identitaria, queda, así, circunscrita á propia continuidade do mesmo como "negocio", nun intre de fonda crise da actividade na que se corre o risco de que a transmisión xeracional de coñecementos se interrompa. Ademais, malia que o papel das institucións museísticas relacionadas co mundo do mar pode ser decisivo na conservación do oficio, ningunha das propostas actuais teñen apostado máis aló

20 Velaí o mal exemplo do paseo marítimo implementado polo Concello de Cabana, que acabou coas instalacións e a rampa da vella carpintería de Tedín, urbanizando de xeito irreversible e pouco xustificado un litoral alonxado dos núcleos de poboación. Como única excepción, en Bueu a Asociación de Amigos das Embarcacións Tradicionais "Os Galos", está a levar a cabo no medio da indiferenza dos poderes públicos locais unha campaña a prol da rehabilitación, mediante a súa declaración como Ben de Interese Cultural, dun antigo estaleiro situado na praia de Banda do Río e a pouca distancia do Museo Massó, para ser reutilizado como complemento dinamizador da proposta museística da devandita entidade.
Para esta temática, ver o estudio sectorial "Carpintería de ribera: estrategias innovadoras", realizado pola Fundación CETMAR de Vigo-Bouzas en colaboración coa Fundación Biodiversidad de Madrid, ano 2006. O devandito estudio, pódese descargar na páxina web www.carpinteriaderibeira.org
21 Ver "O `Bernardo Alfageme´: Un buque insignia", Concello de Vigo, Concellería de Patrimonio Histórico, 2001.

da recuperación, conservación e exposición do utillaxe propio das carpinterías de ribeira. O devandito, pode valer, corrixido e aumentado para outros oficios vencellados ás actividades tradicionais no mundo do mar, caso dos veleiros, toneleiros, zoqueiros ou cordoeiros, coa soa excepción dos cesteiros debido á iniciativa desenvolvida polo Concello de Vigo e á que xa fixemos mención. Pola súa banda, as redeiras, aínda en activo en moitos portos e federadas nunha dinámica Federación Galega de Redeiras Artesás[22], sofren, non obstante, continuos problemas de intrusismo laboral.

Malia a importancia que a referida rehabilitación e recuperación de diversas tipoloxías de embarcacións de interese patrimonial ten acadado desde comezos dos anos 90 do século pasado, a situación de partida era en absoluto envexable. No decurso do século XX, o avance tecnolóxico e o desenvolvemento da pesca intensiva de tipo industrial, dunha banda, pero tamén o esgotamento do mar e o cambio socioeconómico nas comunidades mariñeiras asimilado ao fenómeno do turismo, doutra, levaron de seu a perda da vela de traballo na pesca, da súa técnica e, por conseguinte, a desaparición de numerosas artes de pesca, trebellos e embarcacións tradicionais na totalidade dos portos da nosa beiramar. Este contexto determinou que, no período 1965-1973, máis de 7000 dornas, lanchas, gamelas, racús, botes, etc, movidos a remo, vela ou propulsados por arcaicos motores, fosen despezados e parcialmente substituídos por unidades máis tecnificadas e potentes. É por iso que, ao día de hoxe, daquela variada tipoloxía de embarcacións tradicionais existente ao comezo da centuria, resta, logo dos esforzos de múltiples asociacións e particulares, a penas a metade: diversos tipos de dornas, lanchas do xeito, botes polbeiros de Bueu e de Maniños, bucetas, gamelas de Coruxo e A Guarda, racús, galeóns, traiñeiras e pouco máis. Das grandes lanchas de roda curva, moi numerosas outrora na pesca cos xeitos no golfo Ártabro, como das súas parentes as lanchas das xávegas operativas nas "postas" de Bueu, só acordan os máis vellos. Dos botes propios do "pinche", característicos de Bouzas, a penas contamos con algunhas fotografías ou gravados de época e outro tanto acontece coa desaparecida flota negra dos botes de Fisterra. Tampouco dos arriscados volanteiros de A Guarda, A Pobra do Caramiñal e Porto do Son, nin das lanchas "do canto" tripuladas polos pescadores do alto de Vilanova de Arousa, nin dos "sancosmeiros" de Noia, nin dos barlotes de Celeiro ou de O Barqueiro, resta máis que a lembranza. Así mesmo, os derradeiros "racús" e as motoras cuxa popa construíuse a xeito de "rabo de galo" ou de "cola de parrulo" e que noutrora inzaron os peiraos de O Grove, Cambados, A Illa ou Aldán, agora están dispostos para servir de moeda de cambio para a construción de novas embarcacións tras pasar polo despece ou o afundimento obrigatorios, se antes algunha entidade ou particular non os reclama para renovadas funcións de natureza cultural, de lecer ou deportiva, afastadas da súa anterior dedicación á pesca. E así poderíamos seguir...

22 Ver www.redeirasdegalicia.org

Canto ás embarcacións de cabotaxe, os derradeiros veleiros desapareceron hai trinta anos, logo de coñecer un breve repunte no contexto de illamento económico derivado da política autárquica dos sucesivos gobernos de Franco ata 1960. A falla de repostos para motores e a carestía de combustibles, favoreceu que, entre 1940 e 1955, pequenos pataches, balandros e galeóns tivesen un anacrónico protagonismo no trasfego entre rías como motoveleiros, cousa abraiante na Europa daquel tempo, agás Portugal que vivía unha situación semellante. A liberalización dos anos 60, trouxo canda ela un espectacular incremento dos transportes por estrada que, sumado á desfeita das industrias tradicionais da beiramar que a sustentaban (fábricas de salgazón, serradoiros, telleiras), retirou definitivamente á vela do cabotaxe. Hoxe, aqueles galeóns que transportaban peixe, barro e madeira por todas as Rías Baixas, agonizan reconvertidos en auxiliares de bateas, dragas e areeiros, aínda que nos derradeiros tempos varios fosen rehabilitados por diversas asociacións. Dos centos de pataches e pailebotes de Corme, Noia ou San Cibrao, fican tan só dous exemplares en curso de recuperación integral. Pola súa banda, os impresionantes trincados de Cedeira que abastecían a Ferrol e Coruña de leña, desapareceron hai xa máis de medio século sen deixar rastro algún. E outro tanto aconteceu cos veleiros de construción non tradicional, como os queches, as goletas ou os bergantíns matriculados en Carril, Camposancos, San Cibrao, A Pobra ou Ribadeo, afeitos ás singraduras transoceánicas ata comezos da centuria que agora remata[23].

Malia o referido dinamismo asociativo, na actualidade a práctica da navegación con finalidades culturais, deportivas o de lecer a bordo de barcos de interese patrimonial, e a propia xestión deste tipo de embarcacións, atopase cunha problemática adversa que pode limitar o seu desenvolvemento no futuro, privando á carpintería de ribeira dun fondo de actividade en absoluto desprezable.

En primeiro lugar, no Estado español e contrariamente ao que acontece noutros países europeos (Francia, Gran Bretaña, Holanda, Noruega) non existe un rexistro de embarcacións clasificadas como monumento[24], e polo tanto a axuda tanto da Administración do Estado como das diversas Autonomías á rehabilitación e mantemento das mesmas, é practicamente inexistente.

Ademais, as embarcacións de interese patrimonial, xa sexan réplicas ou froito dunha rehabilitación, xestionadas quer por particulares, quer por asociacións sen fins de lucro, están asimiladas á náutica convencional de recreo na Lista 7ª, sen que haxa ningún tipo de "discriminación positiva" canto ao importe dos seguros, custe dos amarres, taxas, etc.; un trato diferencial que podería xustificarse tanto polo seu propio interese patrimonial, como polos maiores custos que teñen que enfrontar os seus propietarios para conservar a autenticidade da embarcación.

De maior gravidade é o feito de que, segundo as directivas comunitarias e a súa

23 Pereira, D., op. cit, 2003.
24 Non obstante, hai varias embarcacións en Catalunya, Illes Balears e Murcia, que teñen a consideración de BIC; velaí o llaut menorquino "Besitos", declarado BIC como ben moble de carácter etnolóxico desde o ano 2006, ou o seu homónimo mallorquino "Alzina" que obtivo idéntica declaración no presente ano.

R. Caamaño

Foto 4: Praia da Ribeira, Fisterra.

L. Roisín

Foto 5: Veleiro na ría de Ferrol.

transposición a España mediante a Circular 7/95 da "Dirección General de la Marina Mercante", a estas embarcaciones de interese patrimonial cuxa fiabilidade no mar está dabondo probada, váiselles aplicar a mesma normativa de seguridade que aos barcos de recreo convencionais derivados de prototipos actuais e deseñados por arquitectos navais, o que provocará ben a necesidade de mudanzas estruturais na embarcación (o que afectará ao seu valor patrimonial), ben a ilegalidade da mesma de non acometerse as modificacións. A temática excede, de certo, el ámbito do Estado español e afecta aos distintos organismos europeos que velan pola recuperación do patrimonio flotante tal que o European Maritime Heritage, que está a levar a cabo unha negociación coas instancias da UE, para que a necesaria esixencia de seguridade nos barcos de interese patrimonial no leve de seu a perda da súa identidade.

Tamén proveñen das directrices comunitarias tendentes á redución do esforzo pesqueiro, as trabas existentes para a utilización con fins turístico-culturais de vellos pesqueiros que deixaron de faenar e que, para cobrar a prima de despece, os seus propietarios deberán retiralos definitivamente da navegación. Este feito está a perxudicar gravemente non so a salvagarda de numerosos barcos de pesca construídos antes dos anos 70 e cuxas fasquías estanse a perder, mais tamén o desenvolvemento de pequenas empresas de navegación adicadas a un turismo de raigames culturais e medioambientais, tal e como xa aconteceu noutros países caso de Holanda ou Noruega.

Enfocada no seu conxunto, a problemática mencionada pode afectar non so á laboura dos particulares, colectivos, empresas e axentes culturais vencellados co patrimonio marítimo e á propia conservación do mesmo, senón á construción naval en madeira á que se lle privaría dunha demanda de produtos no tocante á rehabilitacións, construción de réplicas e mantemento, que non deixou de medrar nos últimos anos ao carón doutros países europeos e americanos[25].

En definitiva, para rematar, moitas actividades tradicionais na beiramar, desde os derradeiros secadoiros de peixe de Muxía ou os construtores de nasas de bimbio de O Grove ate a propia pesca artesanal, agonizan ou albiscan no horizonte novas reconversións e, canda elas, o ostracismo dos barcos e das artes de pesca, provocando o abandono dos mariñeiros. Así pois, hoxendía xa case é imposible acadar un tabal de sardiña salgada, recoñecer as embarcacións de pasaxe de ría, ou saber do traballo dos cangrexeiros de Cambados, das argaceiras da costa de A Guarda ou as singraduras das dornas que ían ao "medio mundo" en Ribeira. Este rápido esmorecemento de múltiples actividades e a desaparición física dos que foron os seus protagonistas, obriga a recoller a toda marcha a tradición oral que estes atesouran, entendida esta tarefa non só como mero inventario de contos, cantigas, refráns ou adiviñas, senón como unha pescuda sistemática das técnicas, a fala, os topónimos, etc. que as xentes de mar recibiron dos seus devanceiros e que non figuran nos libros nin nas cartas mariñas, mais si na súa memoria colectiva.

25 Sobre esta cuestión, ver no referido estudo do CETMAR a interesante experiencia francesa.

Coda

En conclusión, e deixando fora a sistemática rehabilitación de embarcacións tradicionais, a intervención recuperadora do noso patrimonio marítimo foi até de agora puntual e descoordinada, atendendo maiormente ás urxencias, froito máis que nada do interese e do compromiso illado de asociacións, particulares ou concellos, sen que existira unha mínima coordinación ou planeamento nin por parte da Administración autonómica nin da estatal.

Como xa apuntamos, a maioría dos bens asociados á cultura marítima non teñen para importantes franxas da poboación a consideración de formar parte dun patrimonio que é preciso conservar ou recuperar, como soporte de mellores servizos públicos e novas fontes de riqueza, co agravante de que moitos destes bens carecen dunha mínima protección normativa por parte das diversas Administracións.

Podemos considerar, pois, ao patrimonio marítimo como un tesouro cuxas múltiples alafaias están, arestora, en grave perigo.

Hoxe está admitido pola comunidade científica que a continua transformación urbana non debería carrexar unha destrución patrimonial irreversible; así mesmo, a publicación de numerosos estudos sobre a identidade enfocada en todas as súas dimensións (individual, colectiva, social...), axuda a pór as bases para unha renovada consciencia "conservacionista", entendendo o patrimonio como un recurso que podemos e debemos potenciar para crear riqueza, mediante unha maior conciencia social dos nosos sinais de identidade. Asemade, as identidades son a cada máis complexas e múltiples, porque mentres temos acceso a un universo cada vez máis amplo, ao mesmo tempo precisamos sentírmonos membros dunha cultura ben diferenciada verbo das que nos arrodean. En suma, tentar compatibilizar diferenciación e integración dentro dun mundo globalizado, pode ser un bo guieiro para os proxectos de rehabilitación patrimonial de carácter sustentable.

O caso é que, sen que isto sexa contraditorio co devandito ao comezo deste epígrafe, nunca se falou tanto e nunca se levaron adiante tantas iniciativas para a recuperación, conservación e socialización do noso patrimonio marítimo. Non obstante, para que este pulo poida exercer como alicerce do turismo cultural ou doutras actividades de interese colectivo na beiramar, superando iniciativas illadas e xerando sinerxias, non queda outra que artellar por parte das Administracións autonómica e local unha política de patrimonio que, atendendo ás urxencias de protección normativa, incentive a valorización social dos bens patrimoniais e, metodoloxicamente, estea baseada no planeamento e na transversalidade entre as diversas áreas implicadas, como son as de Medio Ambiente, Pesca, Cultura, Turismo e Asuntos Sociais.

Mais, para estimar algunha cousa, hai que coñecela primeiro. Antes que nada, e como paso previo a calquera intervención, compre saber o que temos, para despois recuperalo e conservalo seguindo unhas prioridades, auñando a iniciativa pública coa privada. Xa o vimos repetindo desde hai moitos anos, *é urxente acometer un inventario sistemático e pormenorizado do patrimonio vencellado ao mar (inmobiliario, embarcacións e tradición oral, maiormente); a elaboración de criterios para estabelecer as prioridades a curto, medio e longo prazo na salvagarda dos bens en perigo; e a disposición de diñeiro público que*

financie, sequera parcialmente, os proxectos declarados de interese[26].

Como moi ben ten sinalado recentemente o director do Museo do Mar de Galicia, Pablo Carrera, o devandito conformaría unha "etiqueta", unha imaxe compartida, da valorización do patrimonio marítimo, enfocada desde presupostos de utilidade social.

Para saber máis do patrimonio marítimo galego

ALONSO ROMERO, Fernando (1996) *Crenzas e tradicións dos pescadores galegos, británicos e bretóns*. Consellería de Pesca, Santiago.

Ardentía:Revista Galega de Cultura Marítima e Fluvial, nº1, "*O Patrimonio Inmaterial*", Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial, 2004.

AA.VV. (2006) *Os bordes de mar en Galicia*. COAG, Santiago.

AA.VV. (2007) *Tendendo cabos*. Museo do Mar de Galicia, Vigo.

BAS, Begoña (1983) *As construccións populares: un tema de etnografía en Galicia*. O Castro, Sada.

BLANCO, Jesús (2007) *Guía das embarcacións tradicionais galegas.* Nigra, Vigo.

CALO LOURIDO, Francisco (1980) *As artes de pesca*, Museo do Pobo Galego, Santiago.

CALO LOURIDO, Francisco (1996) *Xentes do mar. Traballos, tradición e costumes*. A Nosa Terra, Vigo.

GONZÁLEZ PÉREZ, Clodio (1993) *O refraneiro do mar*. O Castro, Sada.

HERMIDA, Carme (2003) *Polo mar abaixo vai...Cantigas populares sobre o mar*. Positivas, Santiago.

LEIRO LOIS, Adela. e DAPORTA PADÍN, Manuel (1998) *O Medio Mariño*. A Nosa Terra, Vigo.

LORENZO FERNÁNDEZ, Xaquín (1979) "Etnografía. Cultura Material" en *Historia de Galiza*. Tomo II, Akal Editor, Madrid.

MÖRLING, Staffan (1989) *As Embarcacións Tradicionais de Galicia*. Consellería de Pesca, Santiago.

Museo do Pobo Galego: "*As Embarcacións Tradicionais*", Unidade Didáctica, Santiago, 1994.

Museo do Pobo Galego: "*A Construcción das Embarcacións Tradicionais*", Unidade Didáctica, Santiago, 1994.

PEREIRA, Dionisio (2ª Edición 2003) *O Patrimonio Marítimo de Galicia*. Federación Galega Pola Cultura Marítima.

RAIGAME: REVISTA DE ARTE, CULTURA E TRADICIÓNS POPULARES, nº 17, "*Embarcacións Tradicionais de Río*", Ourense, Abril 2003.

26 Pereira, Dionisio (2005) "O patrimonio marítimo na súa diversidade" en Revista *A Trabe de Ouro*, nº 63, Xullo-Setembro, Ed. Sotelo Blanco, Santiago.