

# QUE EMBARCACIÓN É?

GUÍA DE EMBARCACIÓNS TRADICIONAIS DE GALICIA



**culturmar**  
Federación Galega pola Cultura  
Marítima e Fluvial



**DEPUTACIÓN**  
PONTEVEDRA

**ANO**  
**PATRIMONIO**

# CRÉDITOS e AGRADECIMENTOS

Redacción: Víctor Fernández González e Culturmar

Ilustracións: Xurxo Constela Doce

Deseño gráfico e maquetación: A Citania

Impresión: Deputación de Pontevedra

Imaxes 3D de dornas elaboradas por Gestenaval para Culturmar

Plano do bote de media construción: debuxo de Xurxo Constela baseado nos planos de Roberto Santos

Plano da gamela de A Guarda de Jose María Massó

Plano do galeón de 2 mastros e plano do carochó de Santiago Signo

Plano da gamela de Coruxo de Íñigo Echenique

Plano do bote polbeiro de Bueu de Fidel Simes

Debuxo da dorna de Xaquín Lorenzo

Foto trincado antigo: fondo Ruíz Vernacci. Instituto do Patrimonio Cultural de España.

Outras fotografías: Culturmar



- 4 Limiar
- 5 Glosario mínimo  
Tipos de velas
- 6 As embarcacións tradicionais Galegas
- 8 Carpinteiros e carpinterías de ribeira.  
Tipos de construción
- 10 Que embarcación é aquela?

- De río
- 12 Barca de paso ou lancha de Chantada
  - 14 Barco de dornas
  - 16 Carochó

- ata 6m
- 18 Gamela de Coruxo
  - 20 Gamela da Guarda
  - 22 Chalana
  - 24 Buceta
  - 26 Botes
  - 28 Bote media construción
  - 30 Bote polbeiro
  - 36 Dorna polbeira

- ata 7m
- 32 Lancha xeiteira
  - 34 Racú
  - 38 Dornas de tope, meca e xeiteira

- +8m
- 40 Galeón
  - 42 Tarrafa
  - 43 Traíñeira
  - 44 Trincado
  - 45 Balandro



Barco de mar



Barco de río



Construción en calime



Construción a tope



7m Eslora aproximada



Exemplar único



Fondo

# SOBRE ESTA GUÍA DE EMBARCACIÓNS TRADICIONAIS

Esta guía está dirixida principalmente a persoas que se están iniciando no coñecemento das embarcacións tradicionais galegas.

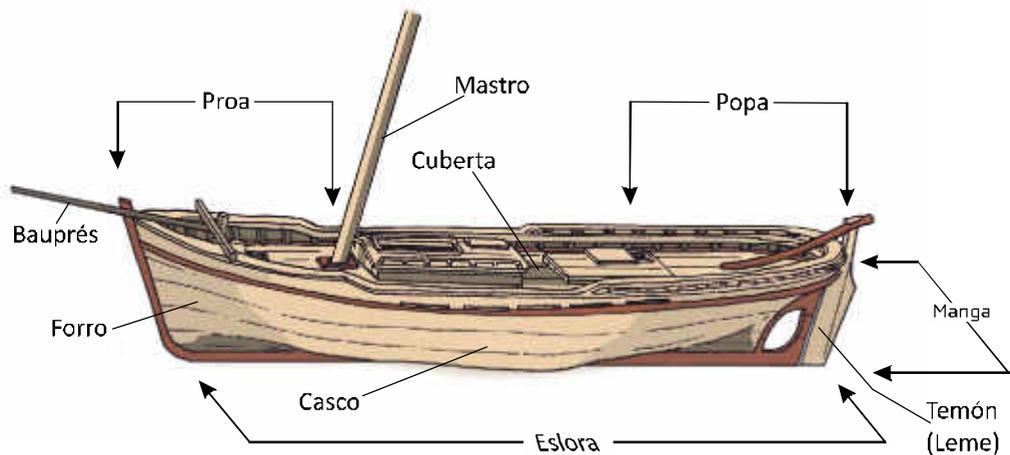
O obxecto da guía é facilitar o recoñecemento das diferentes tipoloxías que se poden atopar nas exposicións ou navegando nas concentracións destas embarcacións.

Por esta razón non están incluídas tódalas tipoloxías das embarcacións tradicionais de Galicia, só as habituais nas mostras e eventos referidos



A maior parte das embarcacións tradicionais que hoxe en día se poden ver nas concentracións e exposicións, están presentes grazas ao traballo que, dende 1.993, veñen desenvolvendo as asociacións que conforman CULTURMAR.





**Eslora:** lonxitude que ten un barco de proa a popa.

**Manga:** ancho dunha embarcación.

**Casco:** corpo ou envoltura dunha embarcación sen mastros ni velas.

**Forro:** conxunto de táboas que cobren o esqueleto dun barco e forma a superficie externa do casco.

**Proa:** parte dianteira dunha embarcación.

**Popa:** parte posterior dunha embarcación.

**Mastro:** poste vertical dun barco veleiro onde se izan as velas.

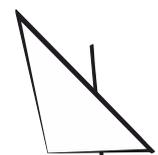
**Temón (leme):** peza articulada verticalmente á popa dunha embarcación que permite gobernala facéndoa virar á dereita ou á esquerda.

**Verga, entena ou percha:** madeiro horizontal ou inclinado que vai no bordo superior da vela e que lle serve de percha. Nas velas latinas e nas embarcacións menores a verga recibe o nome de entena.

**Bauprés ou guruprés:** pau grosso que sobresa, horizontalmente ou algo inclinado, na proa dalgúns veleiros e ao que se aseguran algunhas das velas máis pequenas e de forma triangular chamadas trinquete e foque.

**Cuberta:** plataforma ou piso que se estende horizontalmente ao longo da eslora e da manga dun barco.

## TIPOS DE VELAS



Latina



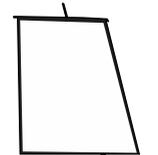
Mística  
Martelo



Terzo



Cangrexo  
Balandra



De relinga

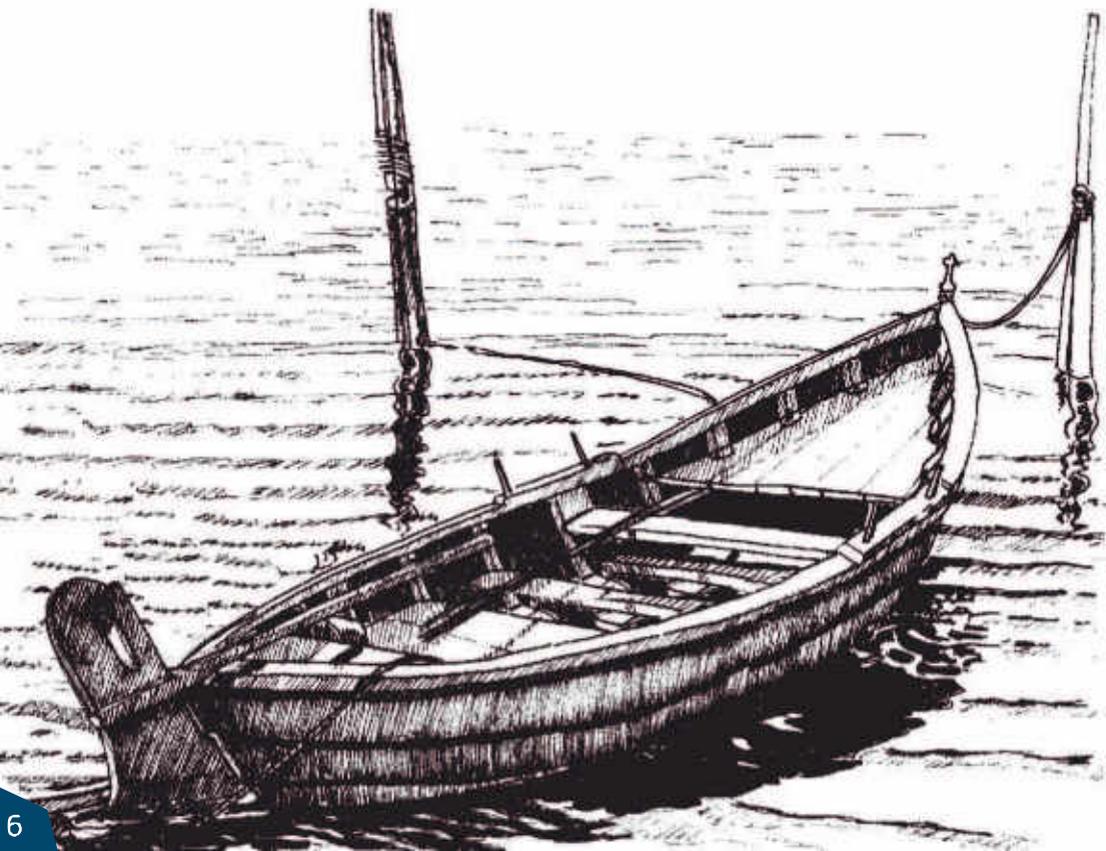
# AS EMBARCACIÓNS TRADICIONAIS GALEGAS

A gran variedade de tipoloxías é, en comparación coas restantes flotas europeas, unha sorprendente característica das embarcacións tradicionais galegas.

Na intensa relación de Galicia coa costa e os ríos, varios foron os factores que provocaron esta rica diversidade tipolóxica.

Dunha banda, a necesidade de adaptar as embarcacións ás diferentes características das rías ou da costa de mar aberto. Doutra, a súa adecuación aos diferentes traballos de pesca ou transporte de persoas e mercadorías a que eran destinadas; no caso da pesca fóronse ademais axeitando ao longo do tempo ás diferentes artes e aos diferentes mares nos que ían traballar.

A esta continua mudanza e adaptación ás necesidades, cómpre tamén engadir a influencia recibida, nesta encrucillada marítima que é Galicia, das diferentes culturas atlánticas e mediterráneas que a través do mar chegaron ao longo da historia ás nosas costas coas súas embarcacións.





7a-Vill-3-47-01

Ra

# CARPINTEIROS E CARPINTERÍAS DE RIBEIRA

A continua adaptación das embarcacións ás diferentes necesidades foi posible grazas á experiencia e pericia dos carpinteiros de ribeira, posuidores dun saber facer que, en moitos casos transmitido de xeración en xeración, chegou aos nosos días. A construción de embarcacións en Galicia, amais de ter unha longa tradición, chegou a ser un sector industrial punteiro.

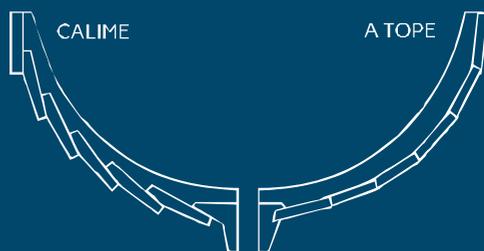
As instalacións onde actualmente se constrúen os barcos reciben en xeral o nome de estaleiros, aínda que aquelas que unicamente fan embarcacións de madeira seguindo os métodos tradicionais de construción reciben o nome de carpinterías de ribeira, porque de sempre estiveron instaladas preto da liña de auga, na ribeira, de aí o seu nome.

Hoxe en día, o saber facer nas carpinterías de ribeira e os diferentes tipos de embarcacións tradicionais, conforman unha parte esencial do noso patrimonio marítimo e fluvial, polo tanto, da cultura galega.



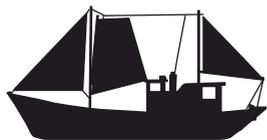
## CONSTRUCCIÓN A TOPE OU EN CALIME

As embarcacións con xuntas a tope están construídas mediante listóns de madeira fixados a unha estrutura interna de cadernas. Nas construcións en calime os listóns solápanse longitudinalmente nos seus bordos.

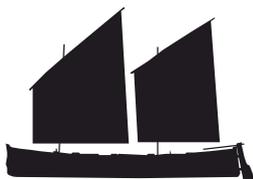




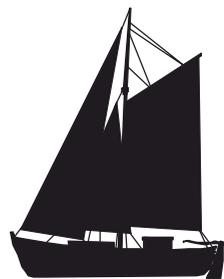
# QUE EMBARCACIÓN É?



Tarrafa

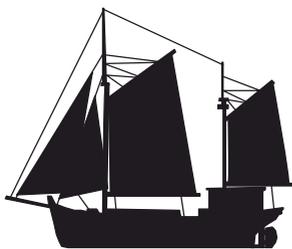


Traíñeira

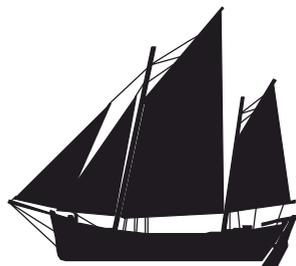


Trincado

+8m



Balandro



Galeón

ata 7m



Dorna de tope  
Dorna xeiteira  
Dorna meca



Lancha xeiteira



Racú



Dorna



Bote polbeiro



Buceta

6 m



Bote



Bote de  
media construción



Chalana



Gamela coruxeira



Gamela da Guarda

Río



Carocho



Barco de dornas



Barca de paso ou  
Lancha de Chantada

# BARCA DE PASO

## LANCHA DE CHANTADA

Embarcación característica do curso medio dos ríos Sil e Miño, empregada ata mediados do século XX.

Amais de prestar servizo ás persoas para atravesar o río, tamén trasladaba pola ribeira o gando e diversas mercadorías, entre elas as uvas que se recollían nos canóns do Sil e do Miño.

Pode levar unha plataforma superior, "pousa", para aumentar a superficie de carga.

Hoxe en día quedan 4 ou 5 barcas de paso, dedicadas principalmente a fins culturais.





## COMO RECOÑECELA:



O seu tamaño habitual rolda os 5-6 metros de eslora.

Ten planta de forma **rectangular**.

Non se diferencia a proa da popa, **ambas rectas**.

Desprázase coa axuda de dous remos que se cruzan na parte por onde se collen coas mans.

O fondo da embarcación é plano de esquerda a dereita, pero **lixeramente arqueado** no sentido de adiante a atrás.



# BARCA DE DORNAS

Tipoloxía de barca que ata mediados do século XX podía verse nos ríos Miño, Sil, Cabe e Avia.

A súa desaparición debeuse á mellora das comunicacións por estrada e á construción dos encoros dos Peares (1955) e Belesar (1963), que transformaron totalmente o espazo físico das ribeiras dos ríos.



Actualmente, a media ducia que queda destas embarcacións adícanse a fins culturais.





## COMO RECOÑECELA:



A barca de dornas caracterízase principalmente porque **consta de dous cascos**, flotadores construídos a partir de troncos de madeira escavados, que reciben o nome de **dornos** ou dornas, sobre os que asenta unha plataforma construída con táboas: vén sendo un catamarán.

Para desprazarse emprega dous remos que se cruzan por onde se collen coas mans.



# CAROCHO

## BOTE ANGULEIRO, BARCO DO MIÑO

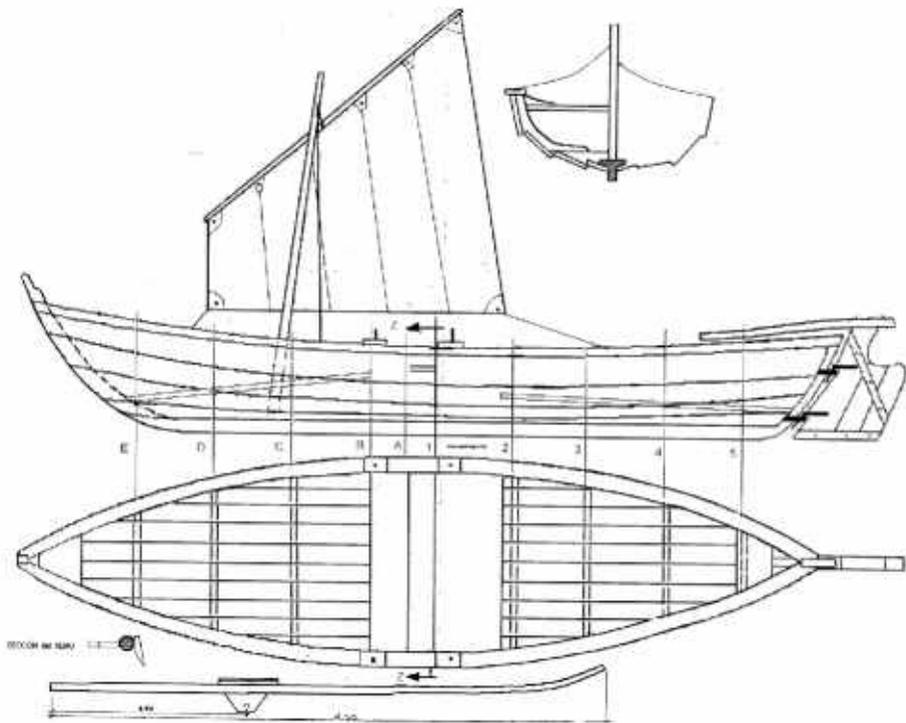
Son os tres nomes que recibe esta embarcación característica do tramo final do río Miño, usada, tanto na parte española como na portuguesa, para a pesca e o transporte de pasaxeiros e mercadorías.

O tipo de construción do carochó é o mesmo que o da dorna, en calime, totalmente diferente ao do resto das embarcacións galegas, construídas a tope.

A similitude da construción da dorna e do carochó coas embarcacións nórdicas, xunto co feito de que estas dúas tipoloxías aparezan unicamente nos dous puntos polos que os normandos adoitaban facer as súas incursións en Galicia (ría de Arousa para atacar Santiago e o Miño para atacar Tui), é a razón pola que hai autores que consideran que as orixes da dorna e o carochó están nas invasións vikingas que sufriu Galicia entre os séculos IX e XII.

Actualmente podemos ver o bote anguleiro, carochó, ou barco do Miño, principalmente na zona de Goián e Vilanova de Cerveira.





## COMO RECOÑECELO:



Vai **pintado de negro**, conforme manda a tradición.

É unha embarcación **moi alongada** coa proa, moi afiada, e a popa case simétricas.

Os seus remos, moi longos, caracterízanse por teren as **pas curvadas** e cruzárense na zona por onde se agarran coas mans.

Na actualidade moitos carochos non teñen a popa afiada, como a proa, senón lixeiramente "cortada" para lle poder axustar un motor foraborda.



# GAMELA DE CORUXO

Esta embarcación, así denominada por ter a súa orixe na parroquia viguesa de Coruxo, na actualidade podemos atopala principalmente nas praias e portos das rías de Vigo e Pontevedra. Emprégase para a pesca e o marisqueo no interior e na boca das rías.

Ata mediados do século XX desprazábase a vela e remo, hoxe en día para pescar incorpora motor. O seu fondo plano responde á necesidade de subila e baixala con facilidade nas praias onde son varadas.





## COMO RECOÑECELA:



Vista dende arriba, ten **forma rectangular**, coa proa algo máis estreita que a popa, ambas chatas.

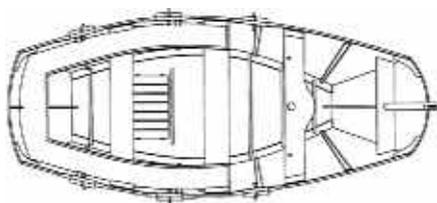
Vista de fronte, a proa e a popa teñen a forma de **medio hexágono**.

Ten **fondo plano**, e lixeiramente arqueado de proa a popa.

Ten un único mastro que leva unha vela ao terzo.

Todo ao seu redor leva un "corredor", unha táboa que fai a función de pequena cuberta e que serve para pousar as artes de pesca.

A súa eslora rolda os 5 metros.



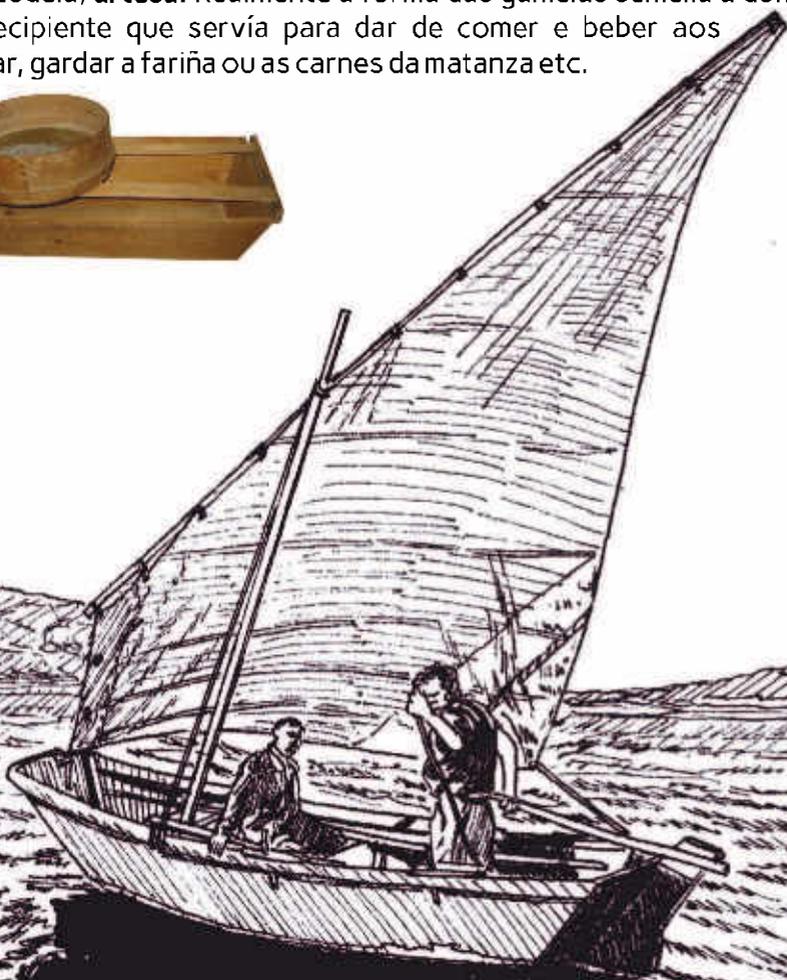
# GAMELA DA GUARDA

Embarcación característica do concello da Guarda, na fronteira con Portugal. Das embarcacións tradicionais de pesca que aínda se seguen a empregar actualmente na península Ibérica, a gamela da Guarda é das máis antigas.

O seu fondo plano responde á necesidade de subila e baixala con facilidade a terra ante o mar bravo dominante na costa da Guarda.

Ata mediados do século XX desprazábase a vela e remo, hoxe en día para pescar emprega o motor.

A palabra **gamela** vén do latín *camella* (en castelán evolucionou a *gamella*), que significa escudela, **artesa**. Realmente a forma das gamelas semella a dunha artesa, o recipiente que servía para dar de comer e beber aos animais, lavar, gardar a fariña ou as carnes da matanza etc.





## COMO RECOÑECELA:



Ten unha eslora de 5 a 6 metros.

É característica súa a **cor vermella**, que provén da pintura que antigamente se facía mesturando brea, alquitrán, saín (graxa de sardiña) e pos de almagro (o que lle proporciona esa cor).

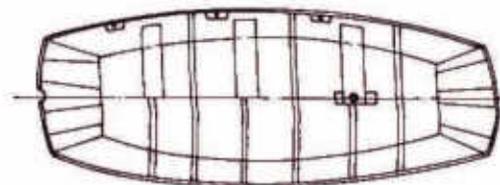
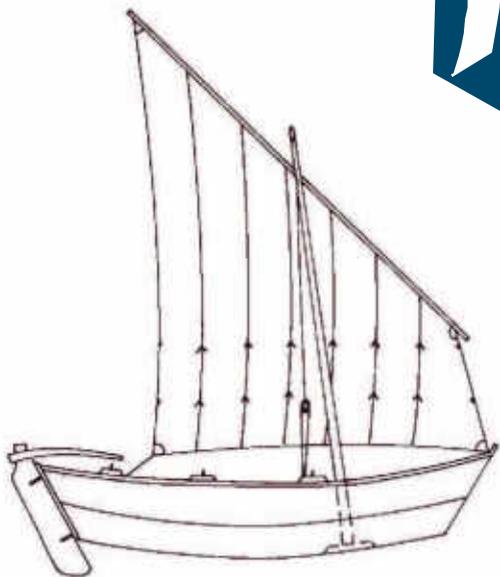
Vista dende arriba, ten **forma rectangular**, coa proa e a popa chatas, a proa algo máis estreita que a popa.

Vista de fronte, a proa e a popa teñen a forma de medio hexágono.

Ten **fondo plano** e lixeiramente arqueado de proa a popa.

**Carece de calquera tipo de cuberta** polo interior, ao contrario da gamela de Coruxo.

Ten un mastro que leva unha **vela de martelo** ou **mística**.



# CHALANA

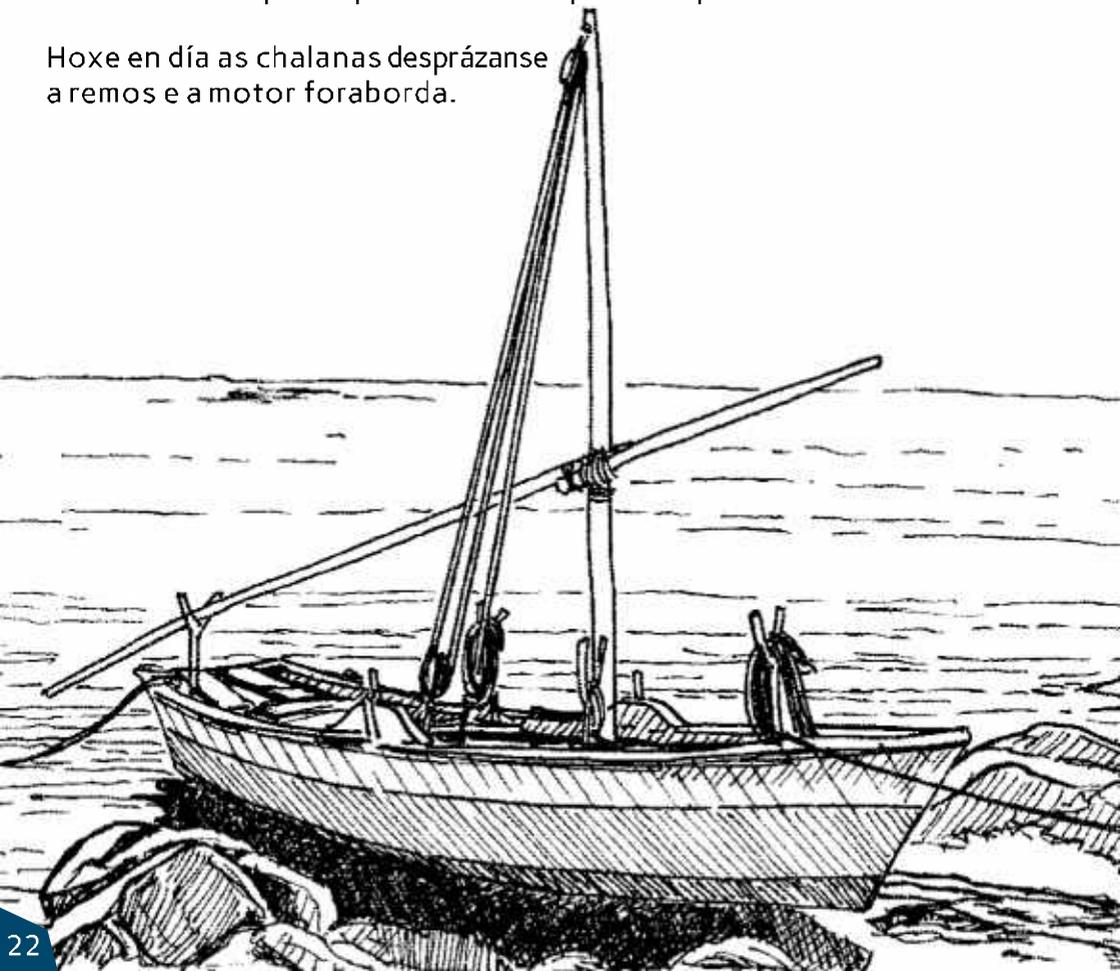
## LORO, CHOUPÁN

Probablemente sexa a embarcación máis empregada en toda Galicia, tanto nas zonas costeiras coma nos ríos.

O nome da tipoloxía e as formas tamén poden variar segundo a zona: as chalanas dos ríos denomínanse lanchas ou barcas; na zona de Cambados son loros e caracterízanse por seren alongadas e ter a popa estreita; na zona de Marín hai unha variante da chalana, o choupán, que se caracteriza por ter a proa e a popa practicamente simétricas e bicudas.

Nas zonas costeiras emprégase tanto para a pesca próxima a terra e o marisqueo, como de embarcación auxiliar para embarcacións maiores. Nos ríos úsase para a pesca e o transporte de persoas e mercadorías.

Hoxe en día as chalanas desprázanse a remos e a motor foraborda.





## COMO RECOÑECELAS:



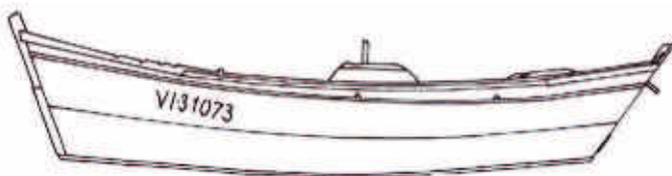
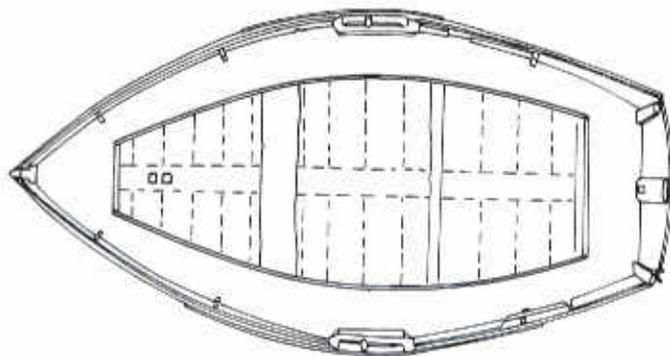
O seu tamaño anda polos 4-5 metros.

**Forma triangular** da embarcación na súa planta (vista dende arriba).

**Proa afiada** en forma de bico (triangular) e lanzada cara adiante.

**Popa recta** e lanzada cara atrás, sobre todo nas chalanas das rías baixas.

**Fondo plano** e laterais lixeiramente inclinados hacia afora.



# BUCETA

Distribuíase por toda a beiramar pero hoxe en día a súa zona é a ría de Muros e Noia, onde tamén toma o nome de canoa.

Adicábase á pesca con liña ou con pequenos aparellos e ao marisqueo.

Suponse que descende da lancha de relinga, de aí que teña forma simétrica ("dúas proas").

É un barco lixeiro, e polo tanto versátil, que orixinalmente se propulsaba a remo e vela, de relinga nos portos das bocas das rías e latina de pico nos portos do interior.

Hoxe montan motores foraborda. Foi moi usada para regatas de remos.

Unha curiosidade acerca do nome buceta: en portugués significa vaxina e a xente do mar di que esa é a orixe do nome da embarcación, xa que, vista dende arriba, a forma da buceta recorda a cona.





## COMO RECOÑECELA:



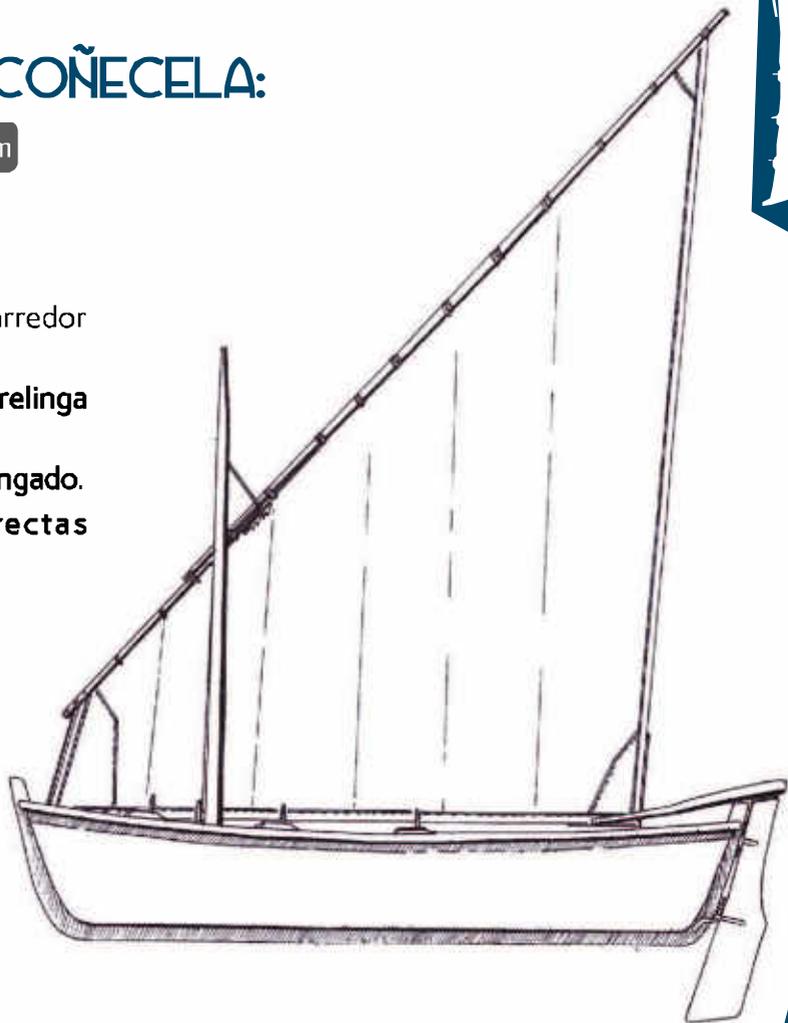
### Simétrica.

Eslora pequena, arredor de 5 metros.

Pode levar **vela de relinga** ou **mística**.

Casco lixeiro e **alongado**.

**Proa e popa rectas** lixeiramente lanzadas.



En xeral, cando falamos de botes referímonos a unhas embarcacións pequenas, duns 5 ou 6 metros de eslora, dedicadas á pesca artesanal e ao marisqueo nas rías, coa sección do casco da embarcación redondeada en forma de U e que poden usar a vela latina ou a mística.

A súa proa é bicuda e a popa pode ser redonda ou plana/recta (chamada popa aberta ou de espello).

Para distinguirmos as distintas variedades, cómpre reparar nas **formas do seu casco** e mais na **posición do mastro e da percha** da que pendura a vela.

Algúns dos máis comúns nas concentracións e xuntanzas son: o bote da Ría de Vigo, o bote de Carril e o bote "pulpeiro" de Ferrol.

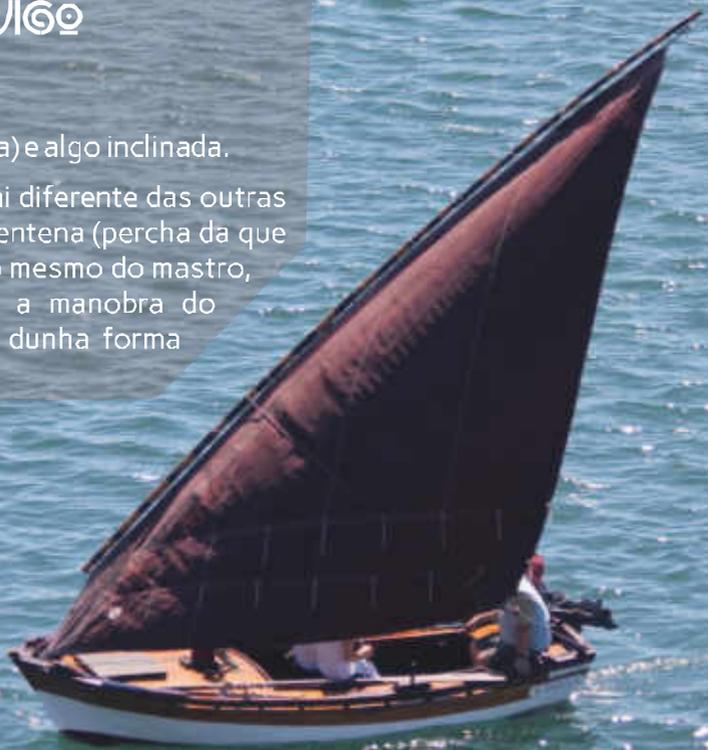


## BOTE DA RÍA DE VIGO

Leva vela latina.

A popa é de espello (recta) e algo inclinada.

A característica que o fai diferente das outras variedades é que leva a entena (percha da que colga a vela) no extremo mesmo do mastro, o que permite realizar a manobra do cambio de lado da vela dunha forma singular.



## BOTE DE CARRIL

Monta **vela latina** e ás veces leva na proa un bauprés (pau que sae da embarcación horizontalmente) para poñer un foque (vela máis pequena e triangular).

A **popa é de espello** (recta).

A antena da que pendura a vela non chega ao extremo do mastro.



## BOTE "PULPEIRO" DE FERROL

Leva vela mística.

A **popa é de espello** (recta).

A diferenza doutras variedades, **ten unha gran cuberta** de madeira.

A antena da que pendura a vela **non chega ao extremo** do mastro.



# BOTE DE MEDIA CONSTRUCCIÓN

Trátase dunha embarcación moi popular na ría de Ferrol, adicada a faenar na ría (pesca de faneca, polbo, marisqueo...), normalmente tripulada por unha soa persoa.

A primeira vista, o bote de chalana e o bote, cos que é fácil

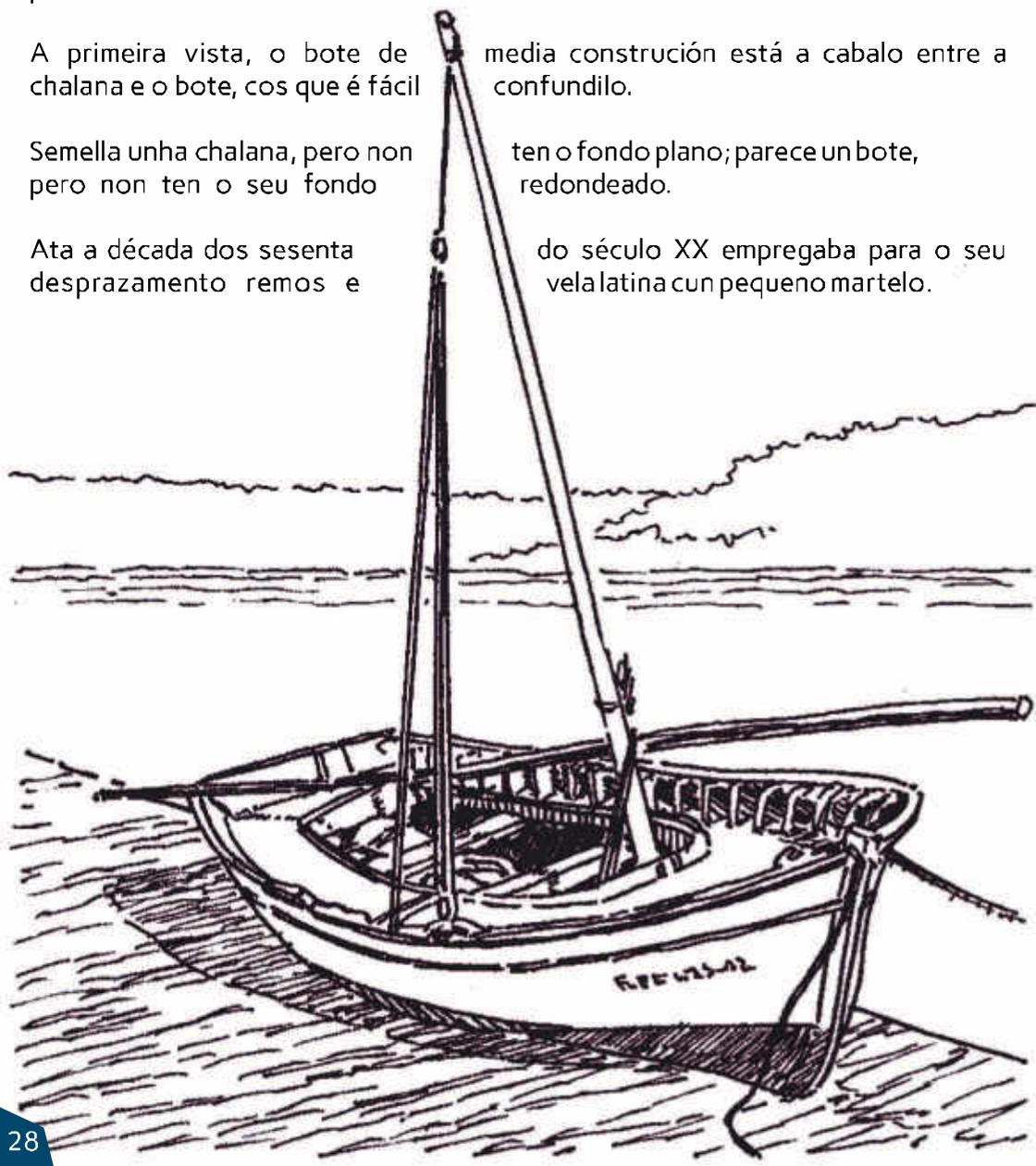
media construción está a cabalo entre a confundilo.

Semella unha chalana, pero non pero non ten o seu fondo

ten o fondo plano; parece un bote, redondeado.

Ata a década dos sesenta desprazamento remos e

do século XX empregaba para o seu vela latina cun pequeno martelo.





## COMO RECOÑECELO:



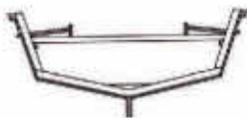
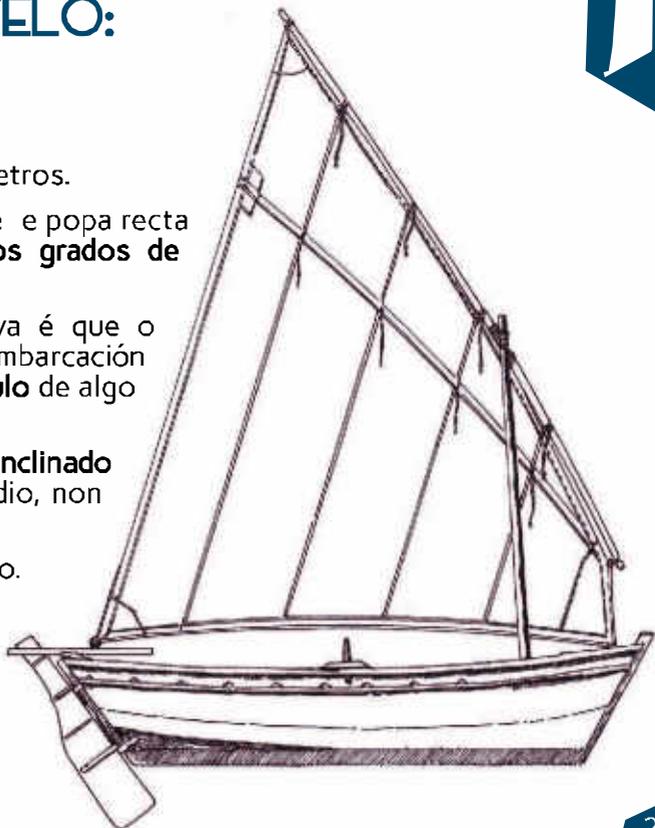
A eslora ten algo menos de 4 metros.

Proa picuda caída cara adiante e popa recta caída atrás **case cos mesmos grados de inclinación**.

A súa característica distintiva é que o pantoque (unión do lateral da embarcación co fondo da mesma) é **en ángulo** de algo máis de 90°.

O **fondo** da embarcación é **inclinado** dende os laterais cara ao medio, non plano como na chalana.

**Vela latina** cun pequeno martelo.



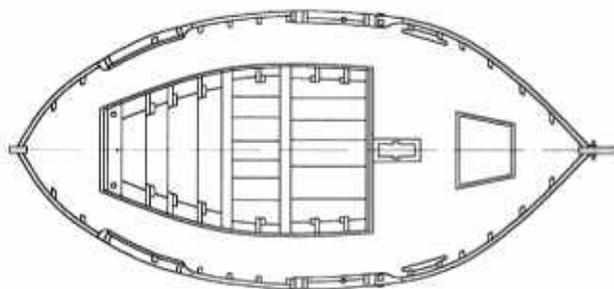
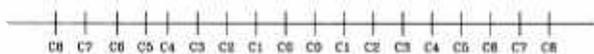
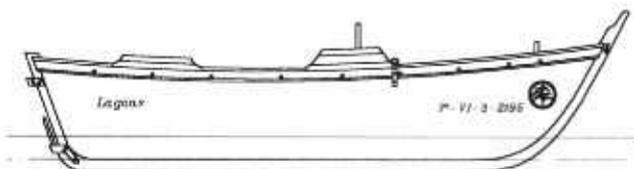
# BOTE POLBEIRO DE BUEU

Como o seu nome indica, é unha embarcación característica de Bueu, na ría de Pontevedra, e que se dedicaba principalmente á pesca do polbo.

Por se tratar dun barco moi pesado e de difícil adaptación ao motor, como todas as embarcacións de dobre proa, o bote polbeiro foi desaparecendo pola altura dos anos sesenta do século XX.

Na actualidade, as 4 ou 5 embarcacións desta tipoloxía existentes adícanse a actividades culturais.





## COMO RECOÑECELO:



5m

A eslora habitual rolda 4-5 metros.

É moi ancho no medio, o que lle da **aspecto barrigudo**. En relación coa súa eslora, é a embarcación que ten máis manga.

O casco é **redondeado**, con sección en forma de U.

Ten **"dobre proa"** (proa e popa simétricas e bicudas): proa lanzada (inclinada) cara adiante, e popa (con pouca inclinación) cara atrás.

Os remos, de dúas pezas e coa pa curvada, crúzanse ao remar por onde se agarran.

Incorpora **vela mística** coa parte de proa grande, o que a fai semellante á vela ao terzo.



# LANCHA XEITEIRA

## LANCHA DE RELINGA

As lanchas xeiteiras son as embarcacións que estiveron máis estendidas por toda a costa atlántica galega. Dedicábanse á pesca da sardiña coa rede chamada "xeito", de aí o nome de xeiteiras.

A introdución primeiro da traíñeira e a posterior motorización das embarcacións, para o que non estaban preparadas as xeiteiras, fixeron que non fosen rendibles para a pesca da sardiña. Na década dos setenta era xa practicamente imposible atopar algunha navegando no litoral galego.

No ano 1.991 a Escola Obradoiro de Carpintería de Ribeira "Aixola" de Marín atopou enterrada a última lancha xeiteira nas marismas de Caldebarcos (Carnota), a "Marina".

A partir dos seus restos, desenterrados daquela e expostos hoxe no Museo Massó en Bueu, fixeron na "Aixola" unha réplica, a "Nova Marina", dedicada actualmente a escola de navegación tradicional na Illa de Arousa.

A recuperación da "Marina" e fitos fundacionais e recuperación e posta en en Galicia.

a construción da "Nova Marina" foron impulsores do movemento de valor do patrimonio marítimo





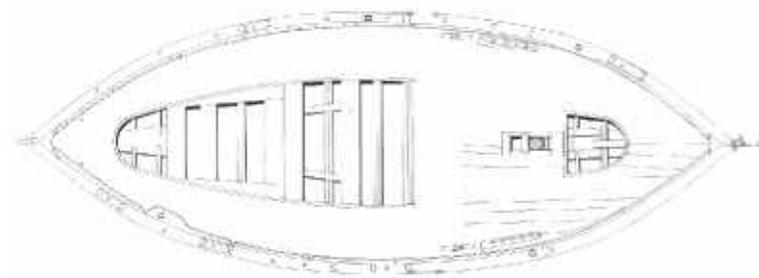
## COMO RECOÑECELA:



Mide uns 8 metros de eslora e uns 2,80 de manga.

A **proa e a popa** son practicamente **simétricas**, rectas e cunha lixeira inclinación.

Leva un único mastro, con **bastante caída a popa**, e unha vela derelinga.



# RACÚ

O racú é unha embarcación derivada da traíñeira empregada para variadas artes de pesca, aínda que inicialmente traballaba na pesca da sardiña.

Podía verse en toda Galicia, principalmente nas Rías Baixas.

Adoitaban aparellar velas místicas ou ao terzo, aínda que algúns racús portaban vela cangrexá e foques, ao xeito dos galeóns.

Debido á súa construción, ao racú foille relativamente fácil a adaptación de motores, motivo polo que moitos deles seguiron traballando na pesca ata entrados os oitenta do século XX e aínda é posible ver algún hoxe en día nalgún porto.





## COMO RECOÑECELO:



O seu casco é **alongado**, pois a eslora (dende 5 a 7 ou 8 metros) é relativamente alta respecto á manga.

A proa é recta, case vertical, inclinada lixeiramente cara adiante.

A popa, vista dende arriba, é redonda: "**popa de parrulo**".

Normalmente monta **vela mística** ou ao terzo.



# DORNA

A dorna é unha embarcación de pesca típica das Rías Baixas. O tamaño varía en función da arte de pesca que emprega, o que dá lugar a algunhas variantes de dornas das que falamos máis adiante.

O tipo de construción da dorna, en calime, é o mesmo que o do carochó (bote do río Miño), totalmente diferente ao do resto das embarcacións galegas, construídas a tope.

A similitude da construción da dorna e do carochó coas embarcacións nórdicas, xunto co feito de que estas dúas tipoloxías aparezan unicamente nos dous puntos polos que os normandos adoitaban facer as súas incursións en Galicia (ría de Arousa para atacar Santiago e o Miño para atacar Tui), é a razón pola que a investigación considera que as orixes da dorna e o carochó están nas invasións viquingas que sufriu Galicia entre os séculos IX e XII.

Na actualidade pódense ver numerosas dornas navegando na ría de Arousa.

Ata os anos sesenta desprazábanse a remo e a vela, actualmente tamén levan motor.





## COMO RECOÑECELAS:



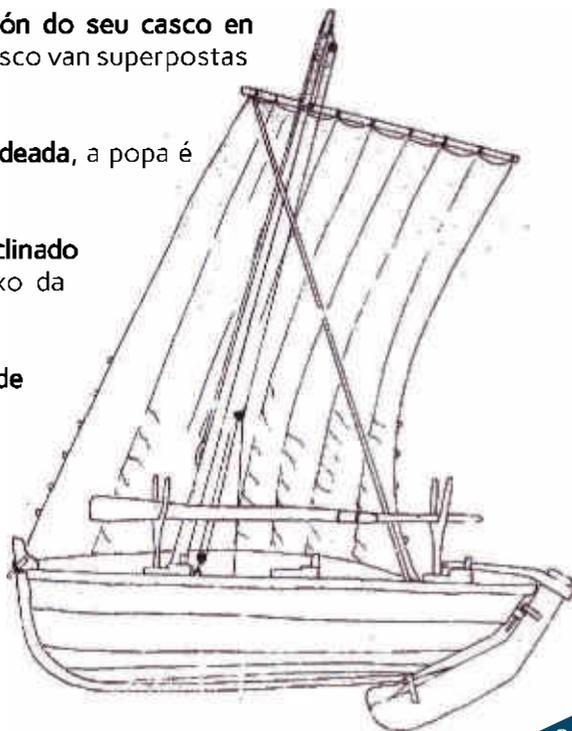
A principal característica é a **construción do seu casco en calime**, isto é, as táboas superiores do casco van superpostas ás inferiores.

Vista de perfil a dorna ten a **proa redondeada**, a popa é pequena chata e inclinada.

Emprega un **gran temón que vai moi inclinado cara adiante** e que se mete por debaixo da embarcación.

Monta a vela trapezoidal chamada **vela de relinga**.

Os remos, que constan de dúas pezas e teñen a pa curvada, son moi longos, de maneira que para remar crúzanse pola parte próxima a onde se collen coas mans.





## DORNA POLBEIRA

É a **dorna máis común**. A súa eslora mide entre 4,5 e 5 metros, a manga 1,50. Dedicase á pesca do polbo e outras especies con liña e mesmo ao marisqueo. É comunmente empregada para as numerosas regatas de dornas.



Dorna



Dorna meca



## DORNA MECA

Tamén ten unha eslora de 7 m e unha manga de 2,50. As mecas diferéncianse das dornas xeiteiras por teren a **proa lanzada** (caída) cara adiante. Denomínase meca porque foi ideada e construída nos estaleiros do Grove, de onde posteriormente se estendeu a outros portos.



## DORNA DE TOPE

É unha variante especial, debido á **técnica construtiva** que lle dá o nome. No canto de se construíren coma o resto das dornas coa técnica de "calime" (superpoñendo as táboas do casco), seguen o modelo construtivo "a tope" da maioría das embarcacións galegas: as táboas do casco van arrimadas e apertadas unhas contra as outras. O resultado é un casco con **formas redondeadas** e bastante **barrigudo**. A súa eslora vai dos 5 aos 7 m. Os restantes elementos coinciden cos das outras dornas.

Os galeóns son barcos que se adicaron ao transporte de mercancías entre diferentes portos, sobre todo das Rías Baixas.

A mediados do século XX, coa incorporación dos motores, moitos destes barcos foron desarmados de paus e velas, e pasaron a traballar como galeóns da area: remontaban os ríos en procura de area para a construción.

Outros, usáronse como barcos auxiliares para traballos na batea. Foron barcos de traballo ata os anos setenta do século pasado. Un aspecto a destacar dos barrigudos galeóns era a súa capacidade para ficar en seco sen apenas escora, polo que permitía realizar cabotaxe sen necesidade dun peirao.

Actualmente poden verse navegar nas Rías Baixas numerosos galeóns de variados tamaños e formas, algúns deles con máis de cen anos de antigüidade, restaurados para actividades culturais e de lecer.

Un caso singular de galeón que podemos atopar nas concentracións é "O Rei do Mar" da escola de navegación tradicional DORNA da illa de Arousa. Trátase dun galeón de dous mastros aparelado con velas de relinga.



Popa "de rabo de galo" característica dos galeóns



## COMO RECOÑECELO:



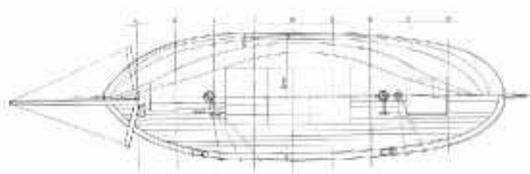
Os galeóns son **barcos grandes**, cunha eslora que vai desde 8-9 metros ata 25.

De **aspecto "barrigudo"** por ter bastante manga.

A **proa é recta**, inclinada lixeiramente cara adiante.

A popa ampla, moi inclinada, vista dende arriba, é redondeada nas esquinas. A este tipo de popa chámase "popa de rabo de galo".

Emprega unha **gran vela cangrex**a ademais de velas na proa (foque e trinqueta)



## TARRAFA - CHASULLA



## COMO RECOÑECELA:



O "Chasula" é a **única tarrafa da súa feitaura** (diferente á dos cerqueiros do norte) que podemos atopar navegando en Galicia. Foi construído no ano 1959 en Muros.

Os barcos a motor, como a tarrafa, que **van aparecendo en Galicia a partir dos anos vinte** do século pasado son, polo xeral, de tipoloxía cantábrica: alongados, lixeiramente curvados na parte superior do seu casco, de popa redonda do tipo coñecido como "rabo de galo", proa afiada e máis alta que a popa...

As tarrafas, que apareceron primeiro nas Rías Altas, tomaron o seu nome da **rede de cerco** coa que pescaban a sardiña, a "tarrafa". A partir dos anos sesenta do

século XX empezaron a desaparecer por mor da introdución de novos conceptos na construción das embarcacións de pesca.

Hoxe en día é posible a contratación do "Chasula" para actividades de turismo náutico activo e de coñecemento do medio mariño. Para coñecer máis información sobre esta embarcación pódese visitar a súa páxina web [www.intramar.org](http://www.intramar.org)





## COMO RECOÑECELA:



É a única traíñeira de pesca que podemos atopar hoxe en Galicia. Trátase dunha réplica das que a partir de 1896, procedentes do Cantábrico, comezaron a chegar a Galicia para a pesca da sardiña, incorporando a rede chamada cerco de jareta, "cerco de xareta", como aínda é coñecida hoxe en día en Galicia.

A súa chegada causou un gran conflito no mundo da pesca. A pesca masiva de sardiña co "cerco de xareta" escandalizou aos pescadores do "xeito", rede coa que nese momento se pescaba a sardiña en Galicia, que se queixaban de que as rías ían quedar sen peixes. As diferenzas entre os traballadores e traballadoras do mar que empregaban o xeito e os que empregaban o cerco de xareta coa traíñeira, desencadearon os fortes e violentos enfrontamentos coñecidos como "guerra da sardiña".

Só en Vigo, matricularonse no ano 1.899 máis de 100 traíñeiras en tres meses. Polo ano 1906 a traíñeira e o cerco de xareta estaban totalmente consolidados en toda Galicia, en detrimento do xeito. Pola década dos anos vinte do século pasado, a chegada dos barcos de vapor foi desprazando as traíñeiras para a pesca da sardiña. A traíñeira navegaba a vela (ao terzo e latina) e a remo, e tripulábase entre 14 e 20 persoas, que tiñan que empregarse a fondo cos remos no momento de rodear o banco de sardiñas ou cando fallaba o vento e había que chegar axiña a porto coa pesca fresca.





## COMO RECOÑECELO:



Os trincados eran **barcos de cabotaxe** (transporte de mercancías entre portos dun mesmo país, navegando relativamente cerca da costa) propios da costa NE e NO de Galicia. Navegaban desde Camariñas ata Xixón con leña, sal..., mercadorías en xeral.

Podían chegar a medir 17 metros de eslora e 5 de manga. Tiñan unha única e **enorme vela de relinga**. A principios do século XX cambiaron o aparello por outro con vela cangrexá e un ou dous focos. O último desapareceu en 1946

Hoxe podemos ver o "**Ría de Ferrol**", unha réplica deses últimos trincados.

O seu único mastro está **máis ao centro** da eslora que no caso dos galeóns.

Co casco pintado de negro e con triángulos brancos na proa, reproduce a estética das antigas embarcacións do arco ártabro.





## COMO RECOÑECELO:



O "Joaquín Vieta" é un balandro de dous paus construído no Freixo, Outes (A Coruña), entre 1915 e 1916.

Na actualidade, superados os **100 anos** de navegación ininterrompida, o "Joaquín Vieta" é un dos veteranos da navegación de Galicia.

Inicialmente traballou para as fábricas de salgadura da zona de Muros levando a outros portos, sobre todo ao de Vigo, conservas e produtos da comarca, e retornando con barrís de viño, material de obra etc. Posteriormente pasou por diferentes propietarios que o dedicaron a diferentes usos: cabotaxe, barco bateeiro, e chegou mesmo a funcionar como batea (final para moitos dos veleiros galegos).

No ano 2007, cando o seu destino era converterse en leña, organízase en Noia unha "operación rescate" liderada polos membros da actual **Asociación Joaquín Vieta**, que conseguiron rematar a rehabilitación do barco no ano 2010 para convertelo en buque escola e barco museo da súa propia historia.

Actualmente o "Joaquín Vieta" pode ser contratado para diversas actividades náuticas, culturais e de lecer.

Para coñecer máis información sobre esta embarcación pódese visitar a súa páxina web [www.joaquinvieta.com](http://www.joaquinvieta.com)





CAVI

