

ARDENTÍA

Revista Galega de Cultura Marítima e Fluvial - Nº5 - 9 €

PROA A MUROS!

**IX Encontro de Embarcacións
Tradicionais de Galicia**

**Navegando por Brest e Ferrol.
Pailebotes, caneiros, o xeito...**



*¡Penedos da beiramar!
E a Area Maior no medio,
como un espello a brillar...*

Texto: Agustín González López
Foto: Maribel Longueira

ARDENTÍA



SUMARIO

- Páx. 3 *A Atalaia*
Luís Rei
- Páx. 5 *Proa a Muros!*
Manuel García Sendón
- Páx. 9 *Muros e o territorio. IX Encontro de embarcacións tradicionais.*
Francisco X. Fernández Naval
- Páx. 14 *A motora dos Canedos, a alma dun barco sempre vive*
Moncho Bouzas
- Páx. 17 *Monte Louro, o monte dos milagres*
José Luís Iglesias García
Manuel Chazo Cores
- Páx. 22 *Ferrol, mar de amigos*
Lois Rodríguez
- Páx. 28 *A arribada da FGCMF a Brest 08*
Francisco Fernández Rei
- Páx. 36 *Raxó 1951. Retrato en cor dun tempo en branco e preto*
Fotografías de Faustino Gómez Paz
Texto de Xaquín Agulla Gómez
- Páx. 41 *Os pailebotes no comercio marítimo de cabotaxe na Galicia de hai cen anos*
Dionísio Pereira
- Páx. 52 *O xeito quere xeito. Memoria de José Manuel Parada Mascato*
Manolo Parada e Eduardo Parada
- Páx. 62 *Artes tradicionais da pesca fluvial*
Lois Ladra
- Páx. 68 *De redes, caneiros e outras historias*
Orlando Viveiro
- Páx. 71 *O derradeiro arpoeiro galego*
Manuel P. Rúa
- Páx. 76 *Letras na Almadraba*
Antón Losada Diéguez
- Páx. 78 *Sobre o leste duro e outros ventos mareiros. (Bolinando no mar de Cabanillas)*
Luís Rei
- Páx. 84 *Pintores do mar: Abelardo Miguel*
María Fidalgo Casares
- Páx. 90 *Sino de proa: Travesía pola Costa da Morte, entre a raxor e a augatinta*
Francisco Fernández Rei
- Páx. 91 *Sino de proa: Monte Louro, de Luís Rei Núñez*
Emilio X. Ínsua
- Páx. 92 *Sino de proa: Lecturas para navegantes*
Sole Rei

Ardentía nº 5. Xuño 2009

Enderezo postal: Centro socio-cultural "A Mercedes". Avda. da Coruña s/n. 36630 Cambados. Pontevedra

Edita: Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial.// www.culturamaritima.org

Dirección: Luís Rei.

Axudante Dirección: Sole Rei

Consello de redacción: Francisco Fernández Rei, Ivone Baptista, Emilio X. Ínsua López, Dionísio Pereira e Lola Varela.

Foto Portada: Cancelo

Imprime: Gráficas Salnés

Patrocina: Xunta de Galicia.

Prohibida a reprodución sen o consentimento dos autores/as.

Dep. Legal: PO-295/04

I.S.S.N. 1699-3128



Foto: Sole Rei

Hai agora un ano que o patrimonio marítimo galego foi amosado con éxito no maior andel do mundo, na festa marítima de Brest. Aos que estivemos alí para contemplalo aínda nos emociona reencontrarnos coas fotografías da botadura da dorna Javiota ou a lembranza da parada naval nocturna en que os nosos barcos abrían un grandioso desfile de “velas de traballo” baixo os potentes focos e os fogos de artificio, espectáculo contemplado ao vivo por preto de duascental mil persoas.

Tamén a cidadanía galega tivo nos últimos tempos ocasión para comprobar a riqueza do noso patrimonio marítimo e fluvial en mostras como Nabeira, que achegou durante dous anos consecutivos os saberes de cultura do mar e dos ríos ás principais cidades e vilas galegas. Seguramente nunca antes fóramos capaces de chegar a tanta xente.

O VIII Encontro Galego de Embarcacións Tradicionais, celebrado en Ferrol, tivo unha difusión e uns orzamentos que nin soñamos hai relativamente poucos anos, cando esta convocatoria estaba nacemento. Con seguridade o IX Encontro que agora nos convoca, a celebrar en Muros, vai revalidar as expectativas que todos os amadores da cultura marítima e fluvial temos postas nel.

Moitos máis indicios nos sinalan a grandeza do camiño andado, tal é o caso das moitas publicacións editadas nos últimos anos, o éxito e consolidación das xuntanzas locais ou o nacemento constante de novos colectivos. De todo isto dá conta este número de Ardentía e contámolo con tanta paixón como veracidade.



Foto: Francisco Fdez. Rei

Os galegos en Brest 2008 transportando unha embarcación

Pero cairíamos na propaganda vergonzante se só falásemos de velas ao vento e festa rachada. En Brest, mentres comíamos o rancho dos tripulantes que a organización amabelmente nos preparaba, escoitei a un compañeiro da expedición galega lamentarse de que aquilo era ben lindo, pero que axiña tería que retornar á súa vila para atoparse coa desfeita patrimonial e paisaxística recentemente perpetrada para construír un flamante porto deportivo onde, por certo, non había un lugar para os barcos que en Brest estabamos amosando con orgullo ao mundo.





Ao día seguinte, navegando unha memorábel tarde nunha fermosa dorna, mentres pasabamos a uns bretóns e eramos pasados por un malgache, o patrón lembrou que eles non tiñan onde meter o barco no inverno, aquel barco que estaba naquel momento a ser filmado e fotografado. De volta, efectivamente, os galpóns seguían a selo e iso para os colectivos que teñen a sorte de ter un. Si, a realidade, despois de Brest, continuou sendo precaria para quen se afanan na recuperación das embarcacións tradicionais galegas e da cultura marítima e fluvial.

En absoluto pretendemos co anterior comentario anular ou contradicir o relato do comezo deste artigo; estanse dando grandes pasos e iso non é relativizábel senón que é un feito contrastábel, mensurábel e absolutamente positivo. Pero non abonda.

Debemos reflexionar sobre este fenómeno e, coa brevidade que este artigo editorializante require, poñémonos co caso. A mesma aparición de Ardentía cunha demora de dous anos é unha mostra das contradicións e limitacións en que andamos metidos. No noso caso podemos dicir que non houbo tempo, nin xente nin orzamento para máis, ou, como di o refrán, “mentres se capa non se asubía”. Poñemos aquí o propio exemplo para sinalar un problema que nin é exclusivo nin aillado. A febleza organizativa e financeira e a falta de apoio da que se queixan case todos os colectivos, a crise por esgotamento físico e mental coa que saen ineludiblemente do Encontro galego os clubs aos que lle toca organizalo, non son máis que o resultado dun problema simple: a tarefa de protexer, recuperar, conservar e poñer en valor o noso patrimonio marítimo e fluvial non pode ser acometida en solitario por un grupo de voluntariosos e voluntariosas navegantes. Debe ser unha obriga e unha responsabilidade de toda a sociedade e, polo tanto e en primeiro lugar, das institucións públicas, diante das que, por certo, a FGCMF é tratada como unha simple asociación cultural.

Pero a política institucional (utilizamos un termo tan xenérico non para difuminar responsabilidades, senón para abranxelas na súa exacta extensión) ten máis interese na inmediatez da foto e na rendabilidade eleitoral ou mediática que en asumir os cometidos aos que, polas propias competencias legais, está obrigada.

En resumo e como conclusión diremos que, despois de Nabeira e despois de Brest, fica, claro que si, moito camiño por andar no ámbito da divulgación e da festa e estamos fervendo de gañas de encetar os novos retos, dos que Muros é o primeiro e magnífico porto. Pero tamén hai travesías pendentas que non deben agardar máis: a do reforzamento real (organizativo e financeiro) do movemento pola cultura marítima e fluvial e, sobre todo e primeiro que nada, o do compromiso efectivo das administracións públicas co patrimonio que teñen a obriga de conservar.



Foto: E. Parada

A Javiota, xa no mar, no peirao bretón



Foto: Fernando Piñeiro

Navegando durante o VIII encontro, en Ferrol

LUÍS REI





Foi no pasado outono cando a directiva da FGCMF decidiu que Muros fose a sede do IX Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia. Agradecemoslle profundamente que amparase a candidatura presentada polas asociacións Mar de Muros e Canle de Lira e que acollese favorablemente os nosos argumentos.

De entre estas razóns, unhas insírense nos propios obxectivos da Federación: que os Encontros vaian rotando por toda a xeografía galega, para así espallar aquilo que a todos nos move: a reivindicación e a posta en valor do noso patrimonio marítimo e fluvial. Outras achéganas as características da vila de Muros e a súa contorna: unha vila mariñeira de orixe medieval, actualmente en proceso de rehabilitación dos seus edificios e espazos públicos, que conserva toda a fasquía tradicional e está declarada conxunto histórico, o que a converte nun escenario acaído e privilexiado para a celebración da grande festa marítima de Galicia; asemade, sermos encrucillada entre as Rías Baixas e a Costa da Morte ofrécenos a posibilidade de impulsar nesta ampla contorna a devandita angueira: activar nesta beiramar a querencia pola cultura marítima e mariñeira, e espertar o inmenso e rico patrimonio de noso, a fin de o recuperar ou darlle nova vida.

Desde a mesma primeiría estivemos arroupados por unha auténtica fervenza de apoios e colaboracións en Muros e en toda a bisbarra: Concello, confrarías de Muros e Lira, carpinteiros de ribeira do Freixo, asociacións culturais,

profesionais... e ducias de veciños e veciñas dispostos a botar unha man no que cumpra. De maneira que esta novena edición do Encontro será de total feitura colectiva e comunal: o acontecemento máis compartido da bisbarra do que teñamos noticia. En vésperas do IX Encontro, proseguimos agora todos xuntos, capeando de cando en vez algunha pequena treboada, nesta travesía leda e apaixonada.

Por entre as liviás rachas de vento e os salseiros xa pode des albiscar o acubillo que vos agarda. No centenario porto muradán agardamos arelantes a vosa chegada preparando a vila para as xornadas desta grande festa galega. Que os



Casa mariñeira na vila de Muros





ventos vos sexan favorables e que Lourenzo alumee as vellas pedras salitrosas dos nosos soportais, que espallarán a súa nostálgica ledicia nas calmadas augas que serán leito das vosas embarcacións e daqueloutras de noso, algunhas nacidas para o día.

Monte Louro, a illa da Creba, Portocubelo, Fisterra, o monte Pindo, a lagoa de Xalfas ou o areal de Carnota, a Ponte dos Muíños e os vellos petróglifos, que gardan nos seus labirintos a memoria de vellas navegacións, envíanvos un radiograma de convite: proa a Muros.

Vinde navegar e contemplar outra volta o noso mar cheo de velas. Vinde ver traballar os carpinteiros de ribeira, os cesteiros, as palilleiras, as redeiras, os oleiros; vinde ver afumar ou secar os nosos peixes, encascar as redes, facer sancosmeiros... Vinde oír as gaitas, o acordeón e o orfeón; escoitar os nosos poetas e contemplar a obra dos nosos artistas. Traede as criaturas para enredaren cos xogos dos avós. Vinde contemplar o noso patrimonio e o noso territorio; e falar, comer, beber e cantar coa nosa xente.

Vai ser unha gran festa, amigos e amigas, pero de sentimento e esperanza fonda. Disto falaremos nas Xornadas Técnicas. Os nosos antergos souberon vivir e traballar en comunión coa natureza: velaí unha ensinanza que non debemos esquecer. O IX Encontro, iso pretendemos, fará soar o apupo que libere esa enerxía realizadora do noso pobo para que, coa intelixencia creadora de hoxe, atinemos a valorar a cultura mariñeira e a construímos sobre ese riquísimo patrimonio un futuro harmónico co medio, un futuro de noso e universal.

PROA A MUROS!



Muros segue a conservar as súas estreitas e empedradas congostras



Canoa de Muros



Panorámica da vila





MUROS E O TERRITORIO

IX Encontro de embarcacións tradicionais



Texto: Francisco X. Fernández Naval
Fotos: Maribel Longueira

O litoral comprendido entre o cabo de Corrubedo e o Ézaro, alí onde o río Xallas se precipita no océano, vén sendo coma un tránsito entre as Rías Baixas e a Costa da Morte, un territorio e un mar con personalidade propia e unha xeografía diferente a outras, non só no seu aspecto, senón tamén no seu carácter. Terra e mar manteñen unha relación vital e permanente, ás veces agarimosa, ás veces abrupta, alí onde os altos montes delimitan o ceo cara o interior: velaí o Barbanza, a serra en Outes, os outeiros dos petróglifos de Muros e Carnota, o macizo do Pindo ou o cordal da Ruña. Do outro lado, contra o horizonte

marítimo os Bruios e os Meixidos desvélanse en escumas, e polo norte, máis alá dos Forcados, as Lobeiras aboian coma os restos dun naufraxio.

Entre Corrubedo e o Monte Louro, penetrando na terra cara o abrente e Tambre arriba, a ría que uns chaman de Noia, outros de Muros e outros de Muros-Noia, pero que ten outras referencias que a enriquecen: Porto do Son, Portosín, O Freixo, Esteiro, A Abelleira ou Louro, por non citar a Tal, Roo, Boa, Baroña ou Xuño. Máis alá, seguindo a costa en dirección a Fisterra, logo do Acoradoiro e aberta ao solpor, Lariño co seu faro; e indo algo máis lonxe, Lira e Caldebarcos, ollándose, limitando, cada unha nun extremo, o inmenso areal de Carnota.

Foron estes portos e abrigos de xeiteiras. Sobre oitocentos barcos deste tipo estimaba Artaza que había na ría nos últimos anos do século XIX, traballando arreo para as fábricas dos cataláns que se instalaron aquí acolléndose ao proclamado beneficio da revolución industrial. Sería por iso que, cando os membros da Asociación Cultural Canle de Lira decidiron construír unha embarcación tradicional, optaron por unha xeiteira que encargaron nos estaleiros Triñanes, na parroquia de Cabo de Cruz, e o primeiro mastro fóronllo adquirir a un crebeiro con almacén propio nun lugar recollido da Costa da Morte. Esta asociación e máis a de Mar de Muros recibiron a encarga de organizar os IX Encontros de embarcacións tradicionais de Galicia deste ano 2009.



Vista da liña de costa desde Lira



A MOTORA DOS CANEDOS A alma dun barco sempre vive

Moncho Bouzas
Fotografías antigas restauradas por Manuel Lestón Lado

Foto: Sole Rei

Un barco é froito dun saber milenario que adopta unha fasquía e que se materializa dunha forma determinada; os seus materiais e a súa configuración física proporcionánnos unha noción equilibrada de utilidade e beleza. Isto non é pouco, mais tamén é un punto de encontro innegable que un barco ten alma e que esta é tan importante como a súa realidade física.

O que xa non é tan común é o barco que temos en Esteiro, que vai camiño do século de vida e que é alma integralmente. Chamado desde os anos 20 do século pasado *A motora dos Canedos*, foi construído no lugar da Insuela, na Vila de Esteiro, e a súa botadura foi dirixida por un equipo interdisciplinario de magníficos carpinteiros esteiráns.

A ditadura de Primo de Rivera decretara a prohibición dos partidos políticos e asegurárase do mantemento da orde establecida mediante a represión e a persecución. Os adeptos ao réxime gozaban do dereito de reunión, mais non era así para os que actualmente chamariamos progresistas, que liberados da pesada carga do exercicio dos principios democráticos gañaron un tempo estupendo que decidiron entregar á causa da construción dunha motora. Sábese que eran amantes da navegación a vela e a remos, así como da aplicación dos avances técnicos dedicados á pesca, polo que quixeron conseguir ter en Esteiro unha embarcación a motor. Tratábase da primeira, e nesa proba piloto tiñan depositadas as esperanzas para a modernidade e o progreso.

A construción da motora comezou con total e absoluta calma e discreción. O traballo estableceuse por quendas e mediante un sistema rotatorio entre todas as persoas vo-

luntarias, de forma que todo o mundo puidese aportar sen desatender as súas obrigas laborais.

A dinámica dunha sociedade complexa que asenta as súas raíces na transformación que representou a implantación da industria da salgadura no alborexar do século XIX non se detivo. Non foron alleos destacados patróns das lanchas



Xosé Agrelo Hermo dirixiu a publicación *A motora dos Canedos*





MONTE LOURO, O MONTE DOS MILAGRES



Artigos de José Luis Iglesias García e Manuel Chazo Cores

J. L. Iglesias García- Monte Louro foi un dos principais fondeos de compra. Alí acudía a flota de galeóns de Vilanova nos anos 30 e 40 do pasado século para abastecer de sardiñas as máis de 20 fábricas que daquela existían nesa vila. Cada viaxe á Costa da Morte era un risco que os barcos tiñan que correr, afrontando temporais e ventos duros do nordeste ou do noroeste.

Un destes galeóns foi o Joaquín, que cargou de sardiñas unha noite calma na praia de Area Maior, en Monte Louro, ás catro da madrugada. A tripulación acordara navegar enfilando Cabo Corrubedo, despois de arrancar a motor e coa vela tringueta arriba. Mais ao chegar aos baixos Basoñas comezou a entrar de súpeto un vento fresco e comezou o cerrazón de chuvias que deu lugar a unhas ondas o bastante grandes como para derrubar o cargamento de sardiñas.

Outros galeóns de Vilanova, que aquela mesma noite ían tamén cargados de peixe un pouco máis atrás que o Joaquín, derribaron de volta para Muros. Mais o Joaquín seguiu o seu rumbo, por fóra de todos os baixos de Corrubedo, aínda que coa forza do vento perdeu a vela tringueta. A loita e o medo marcou a estes mariñeiros. O encargado de alumear con un farol o compás a carón do patrón ía chorando coma un meniño porque pensaba que estaban no medio dos baixos. Foi ao mencer cando o vento comezou a ceder na súa forza, e a nave foi deixando pola popa os baixos de Pragueiros e entrou polo sur de Sagres, enfilando o faro do Sargo para entrar na Ría de Arousa.

Chegaron ao porto de Vilanova cansos de loitar co temporal, e o patrón ordenou aos mariñeiros que fosen ás súas casas a quitar a molladura e a tomar algo quente para que, máis tarde, voltaran para atracar o barco e descargalo. Así, cando a tripulación estivo de volta a bordo do galeón e o patrón mandou prender o motor saíu despedido todo o corpo de bombas de inflación e os espárragos cederon; o motor arriou o volante a xa non houbo máis motor.

O patrón, agobiado, pensou no que podía ter pasado se aquilo acontecera de noite no medio do temporal, e na seguinte singladura que fixo ata o cabo Fisterra o home visitou a Igrexa da Nosa Señora das Areas, que gardaba no seu altar unha preciosa Virxe do Carme. Aquel mariñeiro rezou á súa salvadora, e cando regresou ao porto de Vilanova creou con moito afán unha comisión que se ocupou de realizar o encargo dunha nova imaxe do Carme, que chegou a Vilanova no ano 1950.

Cando fallou a salazón na década dos 60, o galeón Joaquín foi vendido como barco areeiro para o río Ulla. Cando Marcelino Chazo, o patrón que sempre o mandara, xa xubilado e voltando do médico en Santiago, avistou o galeón abandonado nunha praia de Ponte Cesures mandou parar o taxi que o traía e foi ata o pé do buque. E lembrando os vellos tempos caéronlle as bágoas e deulle o seu último adeus.

José Luís Iglesias García é membro da A.C.D. Rabandeira



FERROL, MAR DE AMIGOS

VIII Encontros de embarcacións tradicionais

Texto e Fotos: Lois Rodríguez

“Aínda que non teña moito perdón teño que xustificarme: ao chegar onte a Ferrol atopei tantos vellos amigos e fixen tantos novos que a noite botouse enriba”. Así comezou Staffan Mörling a conferencia inaugural das xornadas técnicas de Ferrol 2007 e as súas referencias á amizade definen o que alí se viviu. O 5 de xullo principiaba a oitava edición dos encontros que tras catorce anos chegaban a unha cidade. A escolla foi un acerto. En Ferrol todos temos relación co mar, quen non ten familia mariñeira, tena na Armada, nos estaleiros ou traballa no porto, e as ferrolás e ferroláns non defraudamos as expectativas. A cita foi un éxito.

A cidade do mar

Ferrol naceu co mar e aínda que teñamos poucos espazos urbanos para velo, sabemos que está aí e máis que a súa presenza notamos a súa falta.

A esa saudade do mar púxolle paixón científica Staffan Mörling, ilustrándonos co seu saber e evidenciando o amor pola nosa cultura marítima, por esa “identidade propia que tanto interese esperta nos antropólogos”.

“En Ferrol nacemos cun lapis pequeno na man para comezar a debuxar, dende nenos, liñas rectas, tal é o espírito cartesiano desta cidade na que todos, sen excepción, atrevémonos a opinar dos temas do mar”, apuntaba Bernardo Máiz aquel mesmo día. Unhas reflexións que son exemplo das xornadas celebradas a bordo do *Hidria* ao redor da antropoloxía e a dinamización aplicadas a barcos de madeira, tradicionais e clásicos e que axitaron un debate “vivo”, ben lonxe dun simple expositor de lugares comúns. Foron a oportunidade para facer didáctica, entre interesados e veciños, e actualizarnos a comunión que nos trouxera á cidade do mar.

Velas en Curuxeiras

Neste peirao de fins do século XVIII abrollaron en xullo do 2007, e dun día para outro, uns pantaláns despertando curiosidade no porto, e aí principiou todo. Comezaron

a chegar velas e xentes: barcos euscaldúns de Santurzi, Bermeo e Pasaia, co *Saltillo*, o *ketch* da UPV á fronte; folios mediterráneos dos Países Cataláns e Cartaxena; un irlandés que eu non vin; armaduras de piñeiro e carballo que bolinan nas rías da Coruña, Vigo, Pontevedra, Ares, Arousa e Ferrol; os portugueses, sempre con nós, chegados de Vila do Conde, O Seixal, Esposende, Póvoa de Varzim, Lanhelas e Viana do Castelo; a baleeira da illa máis baleeira do mundo, *Pico nos Azores*; a embaixada bretoa de Brest, *La Recouvrance*; e á par dela os nosos grandes, o *Nieves*, o *Nauja*, o *Hidria*, o *Nova Sofía* e o trincado da casa, o *Ría de Ferrol*. Facíamos un total de media milla de eslora e perto de cincocentos tripulantes inscritos. Todo ía máis que ben e anunciaba festa. E así foi.



A calidez das velas despregadas contrasta coa planta de Reganos



A ARRIBADA DA FGCMF A BREST 08

Texto e Fotos: Francisco Fernández Rei

Nos días en que Staffan Mörling recibía en Bueu a merecida homenaxe a tantos anos de estudo dos barcos dos pobres e a anos de constante apoio ó movemento asociativo que trataba de dignificalos, o sueco radicado en Beluso declaraba que Galicia estaba na vangarda da recuperación das embarcacións tradicionais, co apoio da Administración, e que iso se realizara “canda a Bretaña francesa ou Noruega. Pero non se fixo imitando, senón que se fixo ó mesmo tempo e coa xente nova que estaba especialmente interesada en botar cada día máis dornas”¹. As moi diversas angueiras dos pioneiros que soñaron e que tanto traballaron para erguer a actual Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial (FGCMF) contounas Dionísio Pereira, o primeiro presidente da Federación, cando aínda non era fluvial².

En xullo do 2008 Galicia foi convidada de honra na Festa Marítima Internacional de Brest, onde o papel da FGCMF

como integrante da delegación galega foi fundamental, antes e durante o evento. Nas liñas que seguen presento unha crónica do que foi Brest 08 (con especial atención á Federación), precedida dunhas consideracións sobre os inicios do movemento de recuperación do patrimonio marítimo en Bretaña, pois os bretóns foron un dos referentes para o asociacionismo galego.

De Pors Beac’h a Douarnenez³

En agosto do 1980 xuntáronse en Pors Beac’h (concello de Logonna-Daoulaz no fondo da rada de Brest) 70 barcos tradicionais para gozo dunhas 5.000 persoas. No verán de 1982 e 1984 a posta en valor dese patrimonio xa formou parte do cartel das festas dese porto bretón na procura dun reencontro coa historia e cos saberes marítimos asociados a esas embarcacións, para que os visitantes gozasen coa evocación das ancestrais técnicas de pesca e coas esquecidas velames e as manobras para velear.

1. Entrevista a Staffan Mörling en *La Voz de Galicia* (edición dixital do Morrazo), de 22-01-2006.

2. Dionísio Pereira: “Foulas e ronseis”, en *Revista de Cultura Marítima. VI Encontro de Embarcacións Tradicionais*. Illa de Arousa 3,4,5 e 6 de xullo de 2003. Federación Galega pola Cultura Marítima, 4-8.

Cando eu non tiña ningunha relación coa FGCMF e cando practicamente descoñecía a súa existencia, nun simposio de Antropoloxía Mariñeira organizado por Paco Calo, que se celebrou en xullo do 1997 en Pontevedra e na Illa de Ons, tiven a fortuna de coñecer e de falar con Antón Pais, Staffan Mörling, Bernard Cadoret... En descansos de conferencias Antón falábame do labor do asociacionismo das Rías Baixas e dos diversos encontros de embarcacións tradicionais que se organizaban tanto a nivel galego como local.

3. Este apartado, tirado dunha crónica de Brest 08 para *A Trabe de Ouro*, redacteino seguindo *L’album souvenir de la Fête Brest 92. Textes de Daniel Gilles. Douarnenez: Le Chasse-Marée*, 1992, particularmente as pp. 5-15, xunto con información que me forneceu Antón Pais en diversas ocasións, e particularmente un domingo de xaneiro do 2009, cando fomos á mesma praia de Beluso onde Mörling sentira un “efecto electrizante” cando viu por primeira vez as dornas galegas.



RAXÓ 1951: RETRATO EN COR DUN TEMPO EN BRANCO E PRETO

Fotografías de Faustino Gómez Paz Texto de Xaquín Agulla Gómez

As fotografías que hoxe ofrecemos nesta sección teñen, ademais do interese histórico e etnográfico habituais, o valor engadido de amosarnos en cor a vida cotiá da vila mariñeira de Raxó a comezos dos anos cincuenta.

Así, grazas a uns medios técnicos eiquí descoñecidos até algunha década despois, podemos admirar os cromatismos reais dunha paisaxe e dunha vida difícil e moura que transcorre baixo un réxime dictatorial cuxo discurso se desenvolve en branco e preto.

É o ano 51 do século pasado, e ás xentes retratadas nestas imaxes aínda lles quedan por diante anos de dura existen-



cia baixo o réxime franquista, que vai recibir en breve o espaldarazo definitivo coa visita de Eisenhower, presidente norteamericano de turno. Con el por chegar están aínda as latas do leite en po e de carne de boi que, como contrapartida ao pacto americano, vai recibir unha sociedade depauperada que non está para reparar en detalles como a caducidade dos alimentos.

Outro feito importante que daquela está por acontecer é a substitución do algodón por materiais sintéticos -o nylón, nomeadamente- nas artes de pesca. Unha auténtica revolución que vai supor a supresión gradual, a medida que os aparellos vaian sendo reemprazados, de tarefas tan fatigosas como o secado e o encascado das redes.

Van aparecer tamén as primeiras bateas na ría de Pontevedra, da man sempre de persoeiros adeptos ao réxime e que se van beneficiar exclusivamente destes artiluxios, pois o emprego de novos xeitos de explotación pesqueira supón, tamén, a introdución de fórmulas retributivas menos equitativas. Así, a aparición dunha incipente -nunca pasou de aí- “clase pudente” non tivo consecuencias positivas nin relevantes na localidade de Raxó.

Pese a todo, os nosos devanceiros non perderon o sentido do humor, e mesmo na súa desgrazia souberon atopar motivos para a diversión, compoñendo coplas e cancións de auténtica literatura popular, como aquela na que a mesma fame é motivo central e que aínda hoxe lembramos.





OS PAILEBOTES NO COMERCIO MARÍTIMO DE CABOTAXE NA GALICIA DE HAI CEN ANOS



Dionisio Pereira
Fotos: Cancelo*

“Se vírades entrar un veleiro na ría co velame despregado ao vento, os foques tensos no botalón de proa e a vela escandalosa alta no vento coma unha bandeira, veríades a miña nenez sorrir”

(Avilés de Taramancos, *Nova Crónica das Indias*)

Hai poucos anos, a adquisición dun vello veleiro de regulares dimensións por parte dunha empresa radicada en O Grove e dedicada ao turismo marítimo, representaba unha chamada de atención sobre a evidencia de que practicamente ningunha embarcación a vela das moitas que outrora se dedicaron ao trasfego de cabotaxe na nosa beiramar ten chegado ate nós. Tan só algúns pequenos galeóns de carga no interior das rías e o patache “Carmen Barcia”, que sofre unha inacabada rehabilitación no porto de Vilagarcía, recuperan para os habitantes da beiramar das Rías Baixas as robustas fasquías daquela esforzada vela de traballo. O veleiro en cuestión é un pailebote de lonxana (1918) orixe galaica e delongada andaina mediterránea, denominado

por eiquí “Nieves” e por alá “José Miguel Masiques”. Logo falaremos un chisco da súa singradura vital; agora cómpre saber algo máis deste tipo de embarcación.

Do “pilot’s boat” ao pailebote

No ámbito do Mediterráneo o termo “pailebote” fai referencia á embarcación que aparelan de goleta, orixinaria, seica, das Illas Bermudas. As goletas de hai cen ou cento cincuenta anos eran embarcacións de mediana tonelaxe (realmente foron os máis pequenos dos grandes veleiros, como as fragatas, as corvetas, os bergantíns, as polacras...) definidas polo seu aparello de cangrexas, que consiste en dotar a cada pao dunha vela trapezoidal ou de “cuchillo” disposta no sentido proa-popa, envergada ao mastro coa axuda de botavara e pico; ademais, nas partes superiores dos paos (os “masteleros”) levaban, adoito, unhas pequenas velas chamadas “escandalosas”, ou mesmo cargaban no trinquete dúas ou tres gavias de feitura cadrada ou rectangular. Completaban o aparello os foques, que son unhas velas triangulares situadas na proa. No Mediterráneo, os máis correntes foron os pailebotes de dous ou tres paos, feitos de dúas pezas; non obstante, nos Estados Unidos construíronse pailebotes de ata sete paos.

* A maior parte das fotografías que acompañan este artigo foron tomadas por Juan Cancelo, e retratan a vida mariñeira da cidade de A Coruña arredor de 1930. Fóronnos entregadas polo tamén fotógrafo Carmelo Parrado, que as herdara do seu avó, amigo do gran fotógrafo coruñés. Non levan rodapé.



O XEITO QUERE XEITO

Memoria de José Manuel Parada Mascato

Manolo Parada e Eduardo Parada
(Asociación Amigos da Dorna Meca)

“Fulano de tal ou tal barco está aparellando”. Aparellar é pertrechar, preparar a embarcación, aparellos e utensilios para unha determinada arte. Pero, mentres na maioría dos casos engádeselle o substantivo en cuestión: aparellar para os trasmallos, (aparellar para as rascas, etc.), para o xeito bastaba con dicir está aparellando. Coma se esta fose a orixe do verbo.

Despois de mediados de abril, cando o sol vai gañando en latitude e os nortíños espellan os ceos deixando amornar o tempo, as “pesas”¹ da arte máis antiga en plena actividade son repasadas e atadas polas atadeiras e carrexadas ao lombo en senos ou nas angarellas polos tripulantes dende os alboios, xa encascadas da seifa pasada, para racús, dornas e lanchas xeiteiras.

No Grove, a comezos do século XX, as lanchas eran tipo “traíneira pequena”, precedentes dos racús. Coa chegada dos primeiros motores a gasolina ás embarcacións xurdiron certas envexas entre os mariñeiros, o que provocou que os que aínda navegaban a vela, cando pasaban polo costado, lles chamaran aos outros de xeito despectivo “gasolinos”, sobre todo cando estes quedaban avariados, cousa que ocorría con bastante frecuencia.

Ata a primeira trintena da centuria de 1900, a pesca da sardiña era a explosión xubilosa que arredaba as invernadas dos faiados sen peixe seco e salgadoiros baleiros.

Logo mudarían os costumes ao escasear o peixe de prata e valorarse o marisco como substituto nas conservas.

“¡Dous homes que se encarguen dos boureis, do chumbeiro, da cúa e do pavieiro. Repasar as seneiras, o carro de alar, os trueles, as patelas de embasar, as agullas e o fío de atar, o barril para a auga doce, a lousa cosedeira, a calderezeta, a leña seca, a bota de viño e o pan pó mar!” Os pataches e galeóns traían sal de Aveiro, de Cádiz e de Castellón. As caldeiras dos fabriquíns collían presión.

“Mulleres para cochar, mulleres para empacar e mulleres para atar!” (esas que quedan poucas, as atadeiras) ¡Mulleres á carreira, os pitos das fábricas tocan a todas horas do día e da vela!

-¿Cantos pitos van? – preguntan correndo e apurando unha codia de pan. Mulleres dos peiraos das ribeiras, conserveiras e salgadeiras eran as “mulleres do mar”, aquelas que tanto traballaron.

Un día de mar

Comezos dos 60. No noso porto había sobre uns trinta ou corenta xeiteiros, racús de 7,5 a 9,5 m. a motor, (maiormente Lores) con tres, catro ou cinco homes. No noso barco, o “3 HNS”, de patrón meu pai, Manolo Parada, “O que toca o acordeón”. Os tripulantes eran tío Paquito “O Carroño”, tío Tucho, “Moreno” e Manolo o de tío Daniel. Eu, como non tiña escola, ía de “rapás”.

1. Pezas



ARTES TRADICIONAIS DA PESCA FLUVIAL

Lois Ladra

A pesca fluvial sempre tivo unha certa importancia en Galiza, aínda que hoxe por hoxe seguen a ser relativamente poucos e moi puntuais os estudos centrados na explotación piscícola artesanal do país dos mil ríos. Os tempos mudan e o certo é que actualmente xa é moi pouco o que resta do labor dos vellos pescantíns de antano. Porén, a nosa rica tradición oral atesoura unha chea de ditos, refráns, cantigas, contos, historias e lendas vencelladas coa pesca fluvial.

Ao longo deste traballo iremos vendo diferentes aspectos do aproveitamento piscícola fluvial tradicional, desde a Prehistoria até o presente e desde o Navia até o Miño, tomando como principais fíos discursivos as vellas artes de pesca e os coñecementos etnoictiolóxicos dos pescantíns.

Baixo un punto de vista antropolóxico, en Galiza non podemos falar con propiedade da existencia de comunidades pesqueiras especializadas economicamente no aproveitamento da riqueza ictiolóxica dos nosos ríos, pois, aínda que os pescantíns desenvolveron unha actividade moi específica, sempre o fixeron desde a auto-percepción de si mesmos como individuos pertencentes a comunidades campesiñas. Dito con outras palabras: a pesca fluvial constituíu, polo xeral, unha actividade económica complementaria da produción agropecuaria e non un sector especificamente diferenciado da economía labrega, cando menos ao nivel de agrupamentos comunitarios: o pescantín sempre foi, ante todo, un campesiño plenamente integrado no sistema económico agropecuario rural, por moi específicos que fosen os seus coñecementos verbo das técnicas e dos aparellos propios da actividade pesqueira.

As evidencias arqueolóxicas máis antigas que posuímos actualmente para poder constatar a práctica da pesca fluvial en Galiza recúan no tempo uns dous mil anos, sendo os primeiros restos de anzós e de pesos de rede hoxe por hoxe coñecidos os diversos exemplares recuperados nas escavacións dos castros galaicos, moitos deles localizados nas comarcas do interior e por iso orientados necesariamente á pesca continental. Isto, como é obvio, non quer dicir que non se pescase nos ríos con anterioridade á existencia dos castros. O que acontece é que, de momento, carecemos de probas arqueolóxicas que poidan confirmar o que até agora non deixan de ser hipóteses máis ou menos razoábeis.

Será ao longo da Idade Media (séculos V-XV) cando as mencións documentais á existencia de diversas instalacións piscícolas fluviais en Galiza proliferarán, especialmente no que se refire aos arquivos vencellados ás comunidades monásticas. O sistema de pesca-colleita será aplicado principalmente polos monxes bieitos e cistercienses grazas á implantación nos ríos e lagoas de numerosas *piscarias* (pesqueiras), *nassarios* (naseiros) e *cannaros* (caneiros). Non debemos esquecer que as prescricións cristiás relativas á prohibición do consumo de carne en certas datas do ano favoreceron o desenvolvemento da pesca como actividade fornecedora dun alimento substitutivo daquela e cun aporte proteico considerábel para a dieta humana.

Lois Ladra é antropólogo e arqueólogo.
Lúnula – Patrimonio Cultural e Arqueoloxía.
lunulapatrimonio@gmail.com



DE REDES, CANEIROS E OUTRAS HISTORIAS

Texto e Fotos: Orlando Viveiro

A Terra Chá é un mundo de seu, onde se debullan existencias e soños mentres ao lonxe, pechando o horizonte dos ollares, esvaece unha liña que debuxan as serras que a circundan. Alá nas vagoadas das súas faldras agroman regatos que devalan cargados de humildade nunha andaina incesante ata xuntar e dar forma aos ríos que acó embaixo coñecemos, testemuñando cada un deles historias de vidas, gastadas ao longo de séculos, criadoras dun pouso de saber agora case esquecido mais en tempos parte esencial do propio existir cotián dos seus habitantes.

-Os coñecementos da pesca eran aprendidos de xeito natural -relata Xesús Blanco, da familia Candal, propietarios que son do caneiro de Santo André, situado no Ladra ao paso deste río pola parroquia de San Martiño de Caboi, preto da súa desembocadura no Miño á altura da Santa Isabel-. Acordo dende sempre o habilitar aparellos destinados á pesca da anguía, que se conservaban en disposición para cando fose precisa a súa utilización no caneiro, lugar onde eu mesmo teño acudido de neno para alumear cun candil de carburo mentres se armaba. Daquela, durante as noites do inverno dedicábanse horas a reparar redes vellas, ou a tecer de novo as necesarias, utilizando fío cargado en agullas feitas con salgueiro ou cerna de carballo que tiñan diversas medidas segundo o tamaño das mallas.

A arte de pesca utilizada para a captura da anguía estaba composta por un forcado de madeira, xeralmente de salgueiro, que levaba “entrallada” unha rede chamada “de manga” na súa parte inferior. Este forcado consta dun mango que se divide en dous gallos na parte baixa, unidos

por tres “traveseiros” colocados en sentido horizontal. O primeiro deles, situado preto da galla, é o de “agarrar”, en referencia á súa función, e os outros dous, nomeados “de augas”, serven para soportar a rede.

A rede propiamente dita consta de tres partes diferenciadas: a situada máis próxima ao forcado, por onde se ataba nos gallos deste, levaba o nome de “raro”, sendo a que tiña as mallas de maior tamaño e o lugar polo que entraba a pesca. O tramo central, que mide arredor de dez ou once cuartas, coñécese co nome de “pesqueira”. Por fin, estaba a parte da punta, coñecida como “maza”, que andaba polas seis ou sete cuartas, sendo o lugar polo que se comezaba a súa feitura e a parte que tiña as mallas de tamaño máis reducido. Esta arte, que no seu total podía alcanzar as vinte cuartas, tecíase seguindo uns patróns de medida establecidos de vello, tanto no longo e ancho da rede como no tamaño das mallas, que se anoaban usando como medida de referencia unhas pezas de madeira de feitura oval que reciben o nome de “formas”.

Utilizando este mesmo modelo de formas confecciona “os redes” o señor Xesús de Cosmede, dono dunha fecunda vida de actividade arredor do río que vive no lugar de Robra, alí onde o Miño demora por uns instantes a marcha, tal e como se pretendese abarcar nunha única mirada a inmensidade da chaira antes de brincar ao caneiro do Piago para continuar camiño de Lugo.

-Teño aprendido esta labor hai moitos anos dun meu veciño chamado Demetrio de Benito -conta o señor Xesús,





O DERRADEIRO ARPOEIRO GALEGO

Texto e Fotos de Manuel P. Rúa

A “historia de vida” deste número de Ardentía ven da man de Manuel Pérez Rúa, sociólogo, técnico de cultura e especialista en memoria oral. Manuel P. Rúa é tamén un magnífico fotógrafo e decidiu acompañar este seu texto, que viu lume por primeira vez na revista Tempos Novos en 1991, cunha serie de fotos de vigas de batea: unha ollada poética a un mundo de presentes que axiña han ser memoria viva.

“Unha orca nunca pasa do través do barco para proa, xamais da vida. A orca é o inimigo número un dunha balea, é como o lobo das ovellas. Unha vez traíamos unha...” A Miguel López Pérez quédalle a memoria do vivido en tantas horas na enorme chaira azul do Atlántico. Os fillos ou o neto agradecerán escoitar historias de baleas, cachalotes e orcas que, por veces, aínda aparecen por esta costa na que nada nos quedou por pescar. Foi arponeiro, unha profesión xa desaparecida no noso país.

É forte, alto, semella algo a Nick Nolte, co pelo negro abundante sulcado polas estrías do peite. Ergue un arpón de 80 quilos como quen levanta un remo, este home da xeración do 27 que naceu en Ares pero tamén viviu no País Vasco, en Ceuta e en Vigo. Co retiro, volveu a un Ares distinto do que coñecera. “Agora a xente vén aquí a poñerse en biquini un mes e medio, é do que vive o pobo hoxe. Antes, meus avós, miña nai, todo Ares traballara na salgazón. Posiblemente pasaran de 20 as fábricas nos anos 1935 ou 36. Viña o barco do sal e había que descargarlo, iamos os rapaces co carretillo. A anchoa tamén se pescaba aquí”.

A emigración histórica foi a Cuba. “Os emigrantes que ían alá sen saber ler nin escribir querían que os fillos

aprenderan”, e mandaron cartos para construír tres escolas, en cada unha delas as fotografías dos benfeitores, rebautizados como cubanos. Miguel López Pérez, o noso home, foi ata os 14 anos “das escolas da Alianza Aresana; podíase presumir de que cada neno tiña un exemplar do Quijote”.

Non lembra historias ou relatos de neno, pero si en cambio cando se poñía os pantalóns brancos mercados ós mariñeiros da Escola Naval de Ferrol cunhas zapatillas de corda “todas chulas” e ía polas festas e romaxes. Fotograma a fotograma constrúe toda a película e o calendario: “hoxe, día 24, é a Mercede en Chanteiro, en Cervás; antes as Peras en Pontedeume; os Caneiros en Betanzos; o Sampaio, preto de Miño; o Santiago da Franza, en Murgardos; a Festa do Mar ou a do Carme en Ares... Collías a empanada, as sardiñas, unhas cacheladas e alá ías andando, ti concibes...? a San Andrés de Teixido, ás Pontes de García Rodríguez, á feira do Trece, en Xubia... Todo iso desapareceu, meu home”, di con voz de queixa.

A súa nai era a mandadeira na casa, porque o pai, tamén emigrado ó Caribe no 29, nunca máis lembrou volver. Había tamén en Ares unha factoría de salgazón transformada en cine mudo. “Custaba un patacón daqueles de co-



LETRAS NA ALMADRABA



Losada Diéguez caricaturizado por Castelao

Achegamos nesta ocasión un relato publicado no quinto número do boletín Nós (24 de Xuño de 1921) por Antón Losada Diéguez (Boborás, 1884-Pontevedra, 1929). Destacado activista agrario-católico e “irmán da fala”, participou en numerosas empresas culturais do seu tempo e exerceu fonda influencia ideolóxica sobre figuras como Risco, Cuevillas, Otero Pedraio e Castelao.

Conto

Dous rapaciños rifaron, y-estábanse batendo cegos. Un d’iles san e roxo, y-o outro un malpocadiño que choraba. Dúas mulleres apartáronos e levaron ó meniño dos choros dándolle bicos. O outro, o san e forte, soil o, vermello de vergonza quedaba sin agarimo, cheo de tristura, e foise indo paseniño. Fíxenlle unha festa ó probe do rapás e dixen pra min, “tamén os fortes dan compasión ás veces”, lembrándome dun sucedido.

O sucedido foi esto. Había unha vés n-unha aldea veira mar, n-a ría de Marín, dous mozos mariñeiros. Chuco e Manoel. Eran tempos n-os qu’aínda non ian as motoras a buscar sardiña a Leixões, nin xiquera as artes da traíña eran donas das rías. Os barcos xeitosos ían mar afora máis alá d’a illa d’Ons e chegaban moitas veces a Finisterre.

Manoel era un rapás ergueito e finiño, churruqueiro y-amigo das rapazas. Chuco era un mozo forte e valente que se desfacía de bó; nin-

guén bogaba coma il que pasaba horas sin arrial-o remo, e sin falar, nin se conecía nadador coma il n-a ría.

E Chuco e Manoel tiñan tolería por Carmela, unha meiga rapaza d’ollos mouros, moi beiladora. Cada un d’os mariñeiros á súa maneira lle buscaba as voltas, y-ela por ningún s’acraraba. Con Manuel ría e parolaba a desfacerse, diante de Chuco baixaba os ollos, e toda s’alcendía.

Pasou o caso cando Manoel e Chuco saíron ó mar n-o mesmo barco con oito homes máis. O barco era nóvo e foron á despedida vellos, nenos e mozas, y-antre eles Carmeliña que non separaba os ollos de Chuco, nin Chuco d’ela. Foron as miradas unha promesa d’amore, e Chuco bogou con máis forza que nunca, cheo de vida.

Non se soupo bén nunca, porque estas cousas non se saben bén endexamais. O mar estivera calmo, e batía un pouco de Nordeste. Fixéranse dous bos lances n-a illa, y-o barco voltaba pra terra cando caía o sol, con toda a vela pra aproveitar as frías. Debeu ser com’un lóstrego a nortada, a



SOBRE O LESTE DURO E OUTROS VENTOS MAREIROS (Bolinando no mar de Cabanillas)

Luís Rei

Ao longo do presente ano estanse a desenvolver múltiples actos en honra do poeta Ramón Cabanillas, de quen se cumprirá o 9 de novembro o cincuenta aniversario do seu pasamento. Cabanillas non só foi o autor dun famoso poemario intitulado *Vento Mareiro* senón que resultou verdadeiramente un poeta do mar, polo que é ben merecente de que *Ardentia* lle dedique unha ollada neste seu ano. Faremos a seguir un roteiro pola faceta máis mariñeira da súa biografía e, sobre todo, da súa obra.

Ramón Cabanillas naceu o 3 de xuño de 1876 nunha pequena casa de fasquía ben mariñeira no seu Fefiñáns natal (unha casa con patín, do ancho dun remo, como apunta Francisco Fernández Rei). Pero non era fillo de mariñeiro nin de mariscadora ou regateira. A súa nai, Joaquína Enríquez, solteira, alugara aquela casa para traer nela ao mundo o seu fillo Ramón para crialo alí.

Os cons da ribeira e as dornas varadas na praia foron, pois, o espazo de xogos do neno Ramón, igual que do resto dos miúdos da veciñanza, espazo magnificamente retratado polo poeta en múltiples poemas de evocación dos tempos idos:

*[...] eran os capitáns das tratanadas
de aquela idade cándida e bendita,
compañeiros da escola do convento
co seu Fleury, os palotes e a cartilla,
compadres no mollarse na ribeira
a coller caramuxos e buguinás,
e de ir ós niños, esgazando a roupa
nos estripas, nos valos e nas silvas.*

Rematada a súa etapa de enredos na praia e de alumno da “escola do Convento”, acudiu o futuro vate ao Seminario Conciliar de Compostela e alí estudou varios anos, non rematando os estudos eclesiásticos. Posteriormente comezou a traballar no Concello de Cambados, pois tanto a súa nai como o seu pai estaban vencellados laboralmente a Eugenio Fraga Mascato, un avogado e político que ostentou o poder no distrito electoral do Partido de Cambados durante décadas.

Cando Cabanillas definiu os anos nos que lle tocou ser un burócrata cambadés dixo que por aquel tempo se divertira nas tabernas, no medio dos mariñeiros. Pero aqueles anos resultaron para a clase mariñeira, ademais de tabernarios, ben conflictivos, xa que foron os días das “guerras da sardiña” entre xeiteiros e traiñeiros.

O funcionario Cabanillas viviu de perto estes conflitos sociais non só pola veciñanza nas tabernas senón, e sobre todo, porque o Concello e o cárcere estaban no mesmo edificio e foron moitos os sindicalistas mariñeiros que foron apresados durante aquelas loitas e non faltaron manifestacións e tumultos diante do cárcere para esixir a liberdade dos presos. O poeta que axiña se había converter no portavoz lírico do movemento agrario non deixou desta vez, porén, moitas pegadas do seu interese polo conflito social do mar. Por ese tempo escribía xa Cabanillas nalgúns xornais e poucas referencias fixo a tal fenómeno. Como moito, cando González Besada, o político ao que el seguira e do que se estaba xa a distanciar, renunciou a renovar a acta de deputado por Cambados para concorrer



PINTORES DO MAR



Texto de María Fidalgo Casares

ABELARDO MIGUEL

Abelardo Miguel López Leira (1918-1991) foi un pintor excepcional que dedicou a súa vida á proxección pictórica de Galicia e as súas xentes. Desenvolverá unha das traxectorias menos coñecidas pero máis persoais y representativas da pintura galega dos últimos séculos.

Abelardo Miguel naceu en Pontedeume, vila natal dos seus pais e avós. Cuarto de once irmáns, fillo dun mariñeiro e dunha peixeira, malia a humilde tradición mariñeira da súa familia sorprende destacando polas súas excelentes aptitudes para o debuxo. Pontedeume era entón unha vila mariñeira como tantas outras da costa galega, coa estrutura socioeconómica propia de finais do XIX e principios do XX, na que convivían a emigración a ultramar e a maioritaria dedicación á pesca con actividades agropecuarias complementarias na bisbarra.

A súa valía levoulle a conseguir unha gran formación técnica con bolsas na Escola de Artes da Coruña e na Academia de Belas Artes de San Fernando de Madrid, a máis prestixiosa de España, bolsa que entre outros foi negada a pintores da valía de Bello Piñeiro, Laxeiro,

Imeldo Corral e outros consagrados. Ampliou estudos en Italia, Francia e Países Baixos.

Durante a década dos 50 expuxo en numerosas ocasións en salas de Galicia, en León, Bilbao, Oviedo, Madrid e Salamanca.. Titulaba sempre todas as exposicións “Xentes e cousas de mar”. Independentemente de onde as presentase, en Galicia o fóra dela, sempre enfatizaba a súa identidade poñendo título en galego, algo moi pouco frecuente nos pintores desta época.

Os 60 foron os seus anos mais decisivos. Presentase en cidades lusitanas coma Porto e Lisboa., onde é recibido como primeira figura galega, e realiza unha grande incursión no tema mitolóxico no complexo programa iconográfico dos murais da Cooperativa agrogandeira de Castro. Tamén presenta o seu grande encargo para o Centro Galego da Habana.

Pese ás influencias claras de Sotomayor, Vázquez Díaz, Zuloaga ou Cezanne, e dos clásicos barrocos como Velázquez e Zurbarán, Abelardo é, sen dúbida, un gran creador.

Extraordinario debuxante e colorista arrebatador, o seu estilo completamente persoal pode considerarse postim-



Travesía pola Costa da Morte, entre a raxor e a augatinta

Edicións Sotelo Blanco, 2008

Francisco Fernández Rei



En *Nocturnidade do sal. Trala raxor do día* (Sotelo Blanco 2008) o mariñeiro-poeta Alexandre Nerium fai unha travesía polo litoral comprendido entre a Serra da Lobeira –a rompenete continua que vai da Lobeira ó Carrumeiro Grande, cerca de Corcubión– e as illas Sisargas, navegando entre illas e illotes, baixos e faros que son referencias vitais para a xente desa batida costa, á que el lle dedica o poemario (“Á miña xente, á da Costa da Morte”). Trátase dunha travesía pola memoria e pola adversidade nun continuo navegar sós, que comeza á raxor, cando nace o día e aparecen as primeiras luces, e remata á augatinta, cando o día vai morrendo e xa entra a noite.

Os capítulos do poemario titúlanse con léxico mariñeiro de Fisterra, como *raxor* e *augatinta* (termos moi queridos dos que andan á sardiña coa arte do xeito, pois son os dous momentos en que o peixe enmalla), *xaramiño* (remuíño de vento na area ou na auga do mar, que xira pola moita axada ou refacho de vento), *frieiro* (corrente de auga fría que leva para o fondo do mar as pezas do xeito) ou *garoupa* (manchón pequeno de sardi-

ña, cando non malla en toda a peza do xeito).

Nocturnidade do sal é unha travesía pola destrución da Costa da Morte por mor dos naufraxios que acaban coa vida no mar (Cason, Prestige... non se citan, pero están ben presentes) e por mor do secular abandono da comarca, tan ben reflectido no épico e triste poema “Levamos o crepúsculo tatuado nas cadernas”. Tamén é unha travesía pola soidade humana (“Alén de nós o ar: naufragar sós”, lese no pórtico da obra); pero nese navegar e naufragar en solitario pode estar presente o amor, como na aparente prosa poética con que comeza o capítulo “Á raxor”, cun fermosísimo texto dedicado a Carme, a compañeira de Nerium. Este texto en realidade son dous sonetos con hendecasílabos, un que comeza co verso “Hei naufragar nas vagas dos teus ollos” e outro co verso “E bicareite núa cada instante”.

Igual que no seu primeiro poemario, *Vogar de couse*, Nerium usa léxico do mar introducido por Manuel Antonio ou por Bernardino Graña (as *goldrías* e *augacións* dos mariñeiros de Cargas) ou que procede doutras fontes

(a *gradicela* do mar da Arousa, que é a *tallanta* fisterrá e o literario *estrela de mar*), á vez que emprega termos de Fisterra e doutros portos da Costa da Morte, como *raquear* (roubar algo no mar), *atalingar* (atar fortemente un anzó); *carrasca* (unha alga moi dura), *urola* (ameixa xigante que o mar botaba ás praias cos temporais e que moita fame lle ten tirado ós fisterráns) ou *envetillar* (xirar o pano do xeito con moita forza cando enmallou o peixe). Tamén usa voces fisterrás que son máis ben de terra, pero que usa a xente do mar, como *turtullo* (algo que aprisiona, que crava a un), *froio* (un trapo, roupa vella e pesada que é a que se leva para o mar), *nun garapaldo* (nun instante) ou *esmunda* (mol e esbranxugada, cando se di da sardiña).

En xullo do 2008, días antes de facerse a presentación pública en Fisterra de *Nocturnidade do sal*, cando nun xornal lle preguntaban a Alexandre Nerium qué era para el o mar, respondía deste xeito: “Para min o mar éo todo. Cántolle sempre aos avatares da Costa da Morte, dos nosos mariñeiros. Escribo poesía sobre o mar porque vivín sempre no medio del. Podería definirme como poeta do mar”.





Muros. IX Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia.

www.culturamaritima.org



XUNTA DE GALICIA

