
O PATRIMONIO MARÍTIMO GALEGO
NA SÚA DIVERSIDADE

Dionísio Pereira

...É un cíclope soberbo qu`alumía
aos que pol-auga van,
é un cíclope soberbo que lostrega,
no monte do Vilán....

Escumas da ribeira, GONZALO LÓPEZ ABENTE

Cómpre, antes que nada, unha definición do que 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 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; cancionero e tradición oral, fala mariñeira, técnicas de traballo ou a hidrotponimia. Pero non só falamos destas categorías esenciais, senón tamén das relacións tecidas historicamente polas xentes do 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. Un bo exemplo disto 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 (aos historiadores e historiadoras compéttelles recuperala) 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.¹ O patrimonio marítimo é, pois, memoria, mais tamén esquecemento.

Precisamente, a identificación do patrimonio coa memoria colectiva, lévanos a considerar unha extraordinaria diversidade do mesmo; nós mesmos temos sinalado 24 categorías patrimoniais no apartado de Inmobiliario, 32 no de Mobiliario e 18 no das Creacións Inmateriais.² E iso sen atender ás múltiples subdivisións que poderíamos establecer en cada unha delas.

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

- **Amplitude no tempo:** o patrimonio marítimo faise día a día, como testemuñan a chea de trebellos inventados para apañar 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 hoxe en día, proxectada cara ao futuro. Dicía o sociólogo austríaco Max Weber, que «a cultura 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, porén, còmpre pescudar e descubrir. Como exemplos, aí están os faros ou os peiraos que están considerados obra civil, pero onde apreciamos a man dos canteiros do país; os «pai-

¹ D. Pereira, *Foulas e Ronseis (Retrincos para un tratado do mar dos galegos)*, Positivas, Santiago, 2005.

² D. Pereira, *O Patrimonio Marítimo de Galicia*, Federación Galega Pola Cultura Marítima, Cambados, 2003.

lebotes», construídos até a I 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, aínda así, en moitos casos incorporan as experiencias e indicacións dos nosos pescadores. Mesmo hai elementos 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 (Ver ANEXO).

- **Amplitude no espazo:**

- No patrimonio marítimo cómpre ter en conta así mesmo o patrimonio natural representado polo mar e a beiramar, ou mellor dito, a paisaxe da beiramar e o ecosistema mariño, que, como soportes das múltiples actividades marítimas, hoxe en día é prioritario protexer e recuperar. Pero o litoral e os fondos mariños non representan unicamente un espazo natural, un posíbel xacemento arqueolóxico ou unha variada gama 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,³ as vicisitudes dos traballos e os días,⁴ ou a brutal represión acontecida durante a Guerra Civil.⁵ En calquera caso, os pecios, como obxectos que son da arqueoloxía submarina, tamén forman parte das múltiples categorías patrimoniais.
- Irmandado co patrimonio marítimo, debemos considerar tamén o contorno fluvial co seu patrimonio natural e cultural específico, si, pero 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 establecer 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 dende os seus comezos dos anos 80 achega a Federación de asociacións bretona, a Federación Galega pola Cultura Marítima, integrada hoxe en día por 36 asociacións cidadás

³ Véxase como exemplo o Con de Lapagar, situado a menos de 200 metros ao SO da Punta Besugueiros, na Illa de Sálvora. Alí afundiú na alborada do 2 de xaneiro de 1921 o transatlántico «Santa Isabel», arrastrando consigo 213 homes, mulleres e nenos.

⁴ 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.

⁵ Traemos aquí como triste lembranza a praia de Baredo, preto 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.

vencelladas á recuperación do patrimonio do mar, vén 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 en relación ao doutros territorios, é a presenza en maior ou menor medida da memoria colectiva «local» (ben entendido o termo local nun sentido amplo) en todo tipo de manifestacións, sexan de orixe tradicional ou non. E aínda así, esta presenza non sería definitiva, pois cómpre 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.⁶

UN RECURSO A DESENVOLVER

Até de agora enxergamos o patrimonio marítimo como un elemento identitario de primeira orde. Non obstante, e sen perder de vista o devandito, podemos consideralo asemade como un recurso socioeconómico que cómpre desenvolver, co obxectivo de crear emprego e riqueza no espazo da beiramar. Para iso, o primeiro paso non pode ser outro que a súa conservación e revalorización, algo que noutros territorios (Gran Bretaña, Países Baixos, Países Nórdicos, EE UU, Francia, en menor medida...) teñen acometido dende hai ben tempo. Porén, a actividade recuperadora dos diversos elementos que conforman o patrimonio marítimo, comeza a ser apreciada socialmente na Galiza con moito retraso verbo doutros países europeos e americanos.

A partir dos anos 80 do século pasado, téñense restaurado por iniciativa privada algún faro (o de Fisterra, semáforo de Bares) e diversas fábricas de salgazón, para uso particular ou turístico: no porto de Aldán, no contorno de Bueu, en Coroso (Ribeira), Foz, Anido, Louro e Acoradoiro (Muros), hai contados exemplos de moi desigual calidade na súa rehabilitación.

Fixéronse, tamén, louvables restauracións de muíños de maré destinadas a infraestruturas culturais, 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 un ano a recuperación dun espazo anexo a unha vella fábrica de cordoería xa pechada, como imaxinativa recreación do lugar de traballo das carreiras.

Na Coruña, e mediante intervención de diversas administracións, recuperouse hai moitos anos o Castelo de Santo Antón para Museo arqueolóxico; máis recentemente, a cetaria

⁶ Cómpre non esquecer episodios tan tristes 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. Arrombado 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, fóra da bibliografía reseñada no remate do artigo, dos Cadernos dos Obradoiros Abertos de Antropoloxía II: *Cuestións e Relacións en Patrimonio Cultural*, Agantro, Santiago de Compostela, 2004.

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 área verde de uso público. Tamén cómpre 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. 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 reparación. Por último, os Castelos da Palma e San Felipe sitos na entrada da ría ferrolá, agardan novos usos unha vez desafectados do seu uso militar e carcerario.

Agora mesmo, e de xeito serodio habida conta do deterioro irreversible da maioría das poboacións ribeirás, 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, ou as medidas protectoras adoptadas polo Concello de Poio en Combarro, que impediron que continuara o caos urbanístico que estaba a deturpar de xeito notable aquela fermosa localidade mariñeira. Nesta orde de cousas, cómpre subliñar asemade a recente preocupación (tardía, pero igualmente benvida) pola protección das fábricas de salgadura, por parte da Subdirección Xeral de Protección do Patrimonio da Consellería de Cultura da Xunta de Galicia. Así mesmo, aínda que propoña unha visión global arredor da arquitectura e da identidade territorial propias dirixida ao alumnado e ao profesorado da ESO, o *Proxecto Terra* ideado polo Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia 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 Laxe, San Cibrao e do Grove, traslado da Sección de Mar do Museo do Pobo Galego a Rianxo...), que en moitos casos levan consigo a rehabilitación de antigas construcións, 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 da cultura marítima e do medio mariño, o meritorio traballo de recuperación da cestería do mar por parte da Casa do Cesteiro dependente do Concello de Vigo, e os recentes traballos publicados sobre a etnografía e antropoloxía mariñeira, a historia marítima, o cancionero e a tradición oral, completarán o modesto ronsel revitalizador do noso patrimonio marítimo.

Capítulo á parte está a ser o intenso labor de rehabilitación e recuperación das embarcacións tradicionais, levado a cabo dende 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 dende 1994 na Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial, 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 perto de cen barcos de diversas tipoloxías en activo nas nosas rías e ríos e unha teimuda traxectoria de concienciación social sobre a 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.

Con todo, nesta altura demasiadas instalacións portuarias nas que se podía recoñecer a man dos canteiros do país, desaparecen nun chiscar de ollos baixo o cemento deitado pola COTOP, ao abeiro do Plan de Portos da Xunta, que ten sido moi pouco respectuoso coas obras de cantería doutrora.⁷ Día tras día, demasiadas telleiras, fábricas de salga ou antigas conserveiras, agardan a recualificación dos terreos que posibiliten a especulación inmobiliaria. Por toda parte, seguimos a certificar a desaparición da ricaz arquitectura popular contida nas fachadas marítimas propias das vilas mariñeiras. E, neste tempo inmediato, en toda a beiramar múltiples paraxes están ameazadas pola enxurrada de recheos, portos deportivos, parques eólicos, granxas mariñas, desmedidas infraestruturas viarias e portuarias ou paseos marítimos «mediterráneos», pouco ou nada respectuosos co uso público, co contorno paisaxístico e co medio mariño. Ao cabo, moitas actividades tradicionais na beiramar, dende os derradeiros secadoiros de peixe até a propia pesca artesanal, pasando pola carpintería de ribeira, agonizan ou albiscan no horizonte novas reconversións e, canda elas, o ostracismo dos barcos e das artes de pesca e o abandono dos mariñeiros.

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

ALGUNHAS IDEAS PARA UN PROGRAMA DE ACTIVACIÓN PATRIMONIAL

Hoxe en día, para que a revalorización do patrimonio marítimo coñeza no noso país un salto cuantitativo e cualitativo adiante, que supere iniciativas illadas e poida exercer como alicerce do turismo cultural ou doutras actividades de utilidade social na beiramar, non queda máis remedio que implementar por parte das Administracións autonómica e local unha política de patrimonio baseada no planeamento e na transversalidade entre as diversas áreas implicadas, como son as de Medio Ambiente, Pesca, Cultura, Turismo e Asuntos Sociais.

En primeiro lugar, cómpre saber o que temos, para despois conservalo seguindo unhas prioridades e, posteriormente, darllo a coñecer ao conxunto da cidadanía. Xa o vimos repetindo dende 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 establecer 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*. Como moi ben ten sinalado recentemente o director do Museo do Mar de Galicia, Pablo Carrera, todo isto conformaría unha «etiqueta», unha imaxe compartida, da valorización do patrimonio marítimo.

⁷ Entre outras moitas desfeitas, debemos lamentar a perda irreparable hai un par de anos dun interesantísimo peirao datado do século XVIII: o da Comboa de Porto do Son.

Pero non todo debe recaer na Administración; antes ben, esta debe incentivar ou colaborar nas iniciativas privadas, xa proveñan do eido particular, asociativo, cultural ou empresarial, favorecendo, neste derradeiro segmento, a posta en marcha dunha industria vencellada ao cultural e o patrimonial. Neste sentido, as Administracións local e autonómica ben poderían actuar como catalizadoras dos diversos axentes sociais (asociacións, confrarías, museos, Universidade, empresas, fundacións...) que teñen capacidade para impulsar ou compartir proxectos de salvagarda e dinamización nos diversos espazos territoriais, aproveitando desta maneira a multidisciplinariade e as posibles sinerxias.

En calquera caso, é preciso actuar de xeito decidido no planeamento territorial (¿para cando un plano de usos do noso litoral?), rehabilitando ou protexendo tanto espazos naturais,⁸ como inmobles significativos nas múltiples culturas ou identidades marítimas locais. Ao meu entender, contando coa necesaria coordinación entre administracións e utilizando os inventarios patrimoniais devanditos, ademais dos barcos, cómpre recuperar tamén instalacións portuarias (rampas, peiraos, diques...) feitas en pedra traballada, fábricas de salga e conservas, telleiras e fábricas de curtumes, cos seus respectivos accesos ao mar; faros e demais sinais marítimos; elementos da arquitectura popular mariñeira (vivenda mariñeira, muíños de maré, tendedeiros de redes, secadoiros de peixe, encascadoiros...), etc., coa finalidade de posibilitar uns espazos identitarios onde as embarcacións de interese patrimonial teñan un contorno acaído para poder gozar con elas e comprendelas en maior medida. E, de paso, incentivar unha meirande diversificación nos usos das embarcacións rehabilitadas o recuperadas, fóra do lecer máis ou menos individual e do deporte da vela, ao que están dedicadas na actualidade.⁹

Aínda máis, a xestión das iniciativas locais que leven consigo a recuperación e unha nova funcionalidade de certas categorías patrimoniais (edificios, elementos da cultura material e inmaterial), precisa dunha axeitada publicidade que potencie a identificación da cidadanía e o acceso público respecto dos bens rehabilitados, posibilitando a socialización (e rendibilización) da proposta.

Finalmente, é importante contemplar os elementos patrimoniais que queremos activar ou poñer en valor, como non rematados; enténdelos como algo en perpetua mutación, posto que o patrimonio, como construción sociocultural que é, muda coa sociedade. A súa consideración patrimonial, depende da interpretación que se lles atribúe en relación ao devir histórico, político, económico, cultural e social.¹⁰ Nesta medida, a activación patrimonial non

⁸ A este respecto, semella inaprazable o amparo efectivo dos territorios da beiramar comprendidos na Rede Natura 2000 ou nos humidais protexidos, fóra de veleidades propagandísticas que non fan máis que agachar a evidencia das numerosas agresións medioambientais que están a sufrir estas zonas, aproveitando a complicidade ou cando menos o silencio dos poderes públicos.

⁹ A día de hoxe, afortunadamente están a xurdir nas Rías Baixas diversas iniciativas de «charts» con barcos doutroa (véxase, por exemplo, a presenza na ría de Arousa dun antigo bacallaeiro escandinavo, o «Nauja», e dun vello vapor alxibe, o «Hidria», que serviu moitos anos no porto de Vigo), albiscamos a recuperación dun pesqueiro dos anos 60 a instancias da empresa «Intramar» de Cambados con finalidades pedagóxicas e de lecer, así como o retorno a augas galegas do derradeiro pailebote en activo, o «Nostromo», con idénticos cometidos. Cómpre, tamén, ter en conta o boniteiro rehabilitado como museo por parte do Concello e a Confraría de Burela.

¹⁰ Como exemplo, poderíamos aludir ás formas cambiantes das embarcacións tradicionais ao longo do tempo e en función dos diversos cometidos aos que se dedicaron: a evolución, sen ir máis lonxe, do casco e do aparello dos galeóns nos últimos tres séculos, é taxativa (Mörling 1989). Unha temática interesante respecto da activación patrimonial «crítica» é a reinterpretación do papel da muller respecto dos elementos para recuperar ou potenciar: véxase o seu renovado protagonismo no manexo das embarcacións tradicionais (algo que outrora apenas aconte-

debera ser acrítica cos elementos protagonistas da mesma, sen desbotar a posibilidade de reinterpretalos cando sexa preciso.

Non obstante, o devandito salto cualitativo precisa doutros ingredientes: de pulos colectivos que incentiven os esforzos locais. Hai pouco, co gallo do VI Encontro de Embarcacións Tradicionais, celebrado na Illa de Arousa no verán de 2003, dicíamos que era tempo de lembrar unha feliz iniciativa da revista bretona *Le Chasse Marée*, levada a cabo no litoral francés con notable éxito andando o ano 1996: un concurso de proxectos para inventariar e/ou rehabilitar bens do patrimonio vencellado ao mundo do mar (deixando á parte as embarcacións), cuxo premio fose a realización das ideas gañadoras. Pensabamos, daquela, que era o intre acaído para propoñelo, posto que comezaba a existir no noso país un tecido social interesado nesta fasquía recuperadora, que ben podería asumir o protagonismo da xestión dun proxecto semellante. Pois ben, a día de hoxe cóstanos que a Dirección Xeral de Desenvolvemento Pesqueiro da Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos anda a darlle voltas a unha iniciativa que vai nesa dirección, na que nun próximo futuro deberían ocupar un papel determinante tanto a Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial (FGCMF) como o Museo do Mar de Galicia, co obxectivo de implicar na súa realización a colectivos, particulares, concellos, centros de ensino, sindicatos, fogares da 3ª Idade, e todo tipo de entidades museísticas ou corporativas.

Neste apartado, cómpre, así mesmo rexistrar outra novidade, desta volta a instancias da Consellería de Cultura, que na primavera de 2005 vén de anunciar unha orde pola que se concederán subvencións de ata o 30% dos investimentos destinados á creación dos chamados «hoteles de mar», instalados en construcións singulares da beiramar (fábricas de salga, por exemplo) ou en vivendas mariñeiras rehabilitadas, sempre que sexan anteriores ao ano 1954. Para isto a Consellería prevía unha partida de 2.760.000 € distribuídos no período 2005-2007. A iniciativa é interesante pero ten perigos derivados da especulación urbanística ou a deturpación dos edificios en cuestión, se a Administración non fiscaliza os proxectos con criterios de respecto á conservación patrimonial. En calquera caso, cumpriría clarear como afectaría a vixente Lei de Costas a esta iniciativa, que, aínda está por confirmar polo novo goberno da Xunta. Ademais, cabe insistir na necesidade de que as diversas administracións fagan investimentos neste apartado para acceder a inmobles que, logo, deberían ser destinados a uso público.¹¹

Tampouco deberíamos entender o susodito programa de activación patrimonial na beiramar como algo illado, arredado do que está a acontecer no contorno europeo ao que pertencemos: estámonos a referir ao arco atlántico comprendido entre Cádiz, a costa oeste de Gran Bretaña e o mar de Irlanda. É preciso seguir moi de preto as iniciativas que están a xurdir nalgúns territorios caracterizados polo seu dinamismo neste eido (caso de Bretaña, por exemplo), respecto da necesidade de potenciar os vencellos entre as diversas culturas marítimas presentes neste espazo, de cara a tirar partido da ricaz herdanza que é un dos atractivos deste litoral. O padroado por parte da devandita revista *Le Chasse-Marée* dun

cía), ou a necesidade da eliminación do machismo na rexeneración e proxección presente e futura do refraneiro ou do cancionero.

¹¹ Neste aspecto, cabe aplaudir a visión de futuro do Concello de Muros, que vén de comprar unha espléndida fábrica de salgazón na contorna da vila, coa pretensión de facela accesible á cidadanía.

encontro dos principais actores de Memoria do Atlántico, aproveitando a gran concentración de embarcacións prevista en Douarnenez para o ano 2008, debería ser obxecto dun atento seguimento tanto por parte da administración autonómica como dende as institucións culturais implicadas e o propio tecido asociativo que leva ben tempo debuzado nestes mesteres.¹²

Os obxectivos de todas estas medidas, serían potenciar nun contorno identitario ben afirmado, tanto o turismo cultural na beiramar (propostas museísticas; hostelería en inmobles de interese patrimonial; gastronomía; itinerarios de interese cultural, medioambiental e paisaxística por unha rede de sendeiros na liña de costa; observación das faenas pesqueiras, dos fondos mariños, dos cetáceos...; alugueiro de embarcacións tradicionais como complemento das actividades devanditas; roteiros marítimos...), como outras actividades que posibiliten fontes de riqueza complementarias para as zonas que até agora viviron exclusivamente arredor das faenas pesqueiras e marisqueiras ou da transformación dos produtos do mar: estamos a falar de variadas experiencias pedagóxicas e de divulgación do medio mariño dirixidas preferentemente aos centros de ensino (Aulas de Educación Ambiental ou Centros de Interpretación da Natureza en terra; aulas flotantes de cultura marítima; Escolas de Vela Tradicional; complemento de acuarios; incorporación ao deseño curricular do estudo das embarcacións tradicionais...); de iniciativas vencelladas á publicidade e ás artes da imaxe (promoción local, rodaxe de filmes e anuncios...), ou relacionadas con certas áreas (prevención da marxinalidade, a exclusión e a drogadicción, por exemplo) que afectan a servizos públicos como a educación e a sanidade.¹³

O SECTOR MÓVESE: O PROXECTO «MAR DE LIRA», UN PASO NA DIRECCIÓN AXEITADA

As devanditas perspectivas, comezan a calar no propio sector dos pescadores e as mariscadoras profesionais, interesados a cada máis en diversificaren as súas fontes de riqueza e os ingresos derivados das mesmas, activando todos os recursos aos que teñen acceso; neste caso, os relacionados coa revalorización dos diversos aspectos da propia cultura e o patrimonio marítimo. Boa mostra do antedito son as propostas das mariscadoras cambadesas de «Guimatur», que achegan as faenas de marisqueo aos interesados con visitas guiadas aos bancos, combinadas con roteiros pola vila mariñeira de San Tomé nas que explican as características do urbanismo e a arquitectura popular propia dos asentamentos da beiramar. Tamén cómpre mencionar o proxecto «Mar de Marabillas» elaborado pola

¹² Jean-René Donguy e Bernard Cadoret, «Mémoire de l'Atlantique», *Le Chasse-Marée*, nº 181, setembro 2005, Douarnenez, páx. 50-51.

¹³ Cabe lembrar neste apartado a recreación da «Batavia», fragata de 3 paus orixinalmente do século XVII, reconstruída en Amsterdam por rapaces conflictivos mediante un programa baseado no traballo colectivo e uns obxectivos comúns. Salvando as distancias, ao día de hoxe existe un proxecto semellante en Foz, por parte da Consellería de Asuntos Sociais; tamén en Coruxo (Vigo), dous colectivos integrados na FGCMF están a realizar unha proposta de inserción social de enfermos mentais mediante a construción e uso das gamelas coruxeiras tradicionais, e o mesmo leva facendo dende hai tempo a asociación Sodináutica en Vigo, respecto da integración de minusválidos.

Confraría de Pescadores «San Telmo» de Pontevedra, onde se pretende desenvolver unha sorte de turismo cultural mediante a observación dos traballos do mar e a vida dos pescadores, facilitando o embarque e o aloxamento en vivendas mariñeiras a todas as persoas interesadas.

Pero, que dúbida cabe, a proposta máis elaborada e desenvolvida ao día de hoxe con máis de dous anos de experiencia, é a artellada no ano 2003 pola Confraría de Pescadores de Lira (Carnota), co apoio da Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos, a Fundación Lonxanet, a Asociación Cultural «A Canle» (integrada na devandita Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial) e algunhas empresas da zona. A iniciativa, denominada «Mar de Lira», está incluída nunha formulación máis ampla de pesca sostible (creando e xestionando unha reserva mariña de interese pesqueiro) e comercialización do peixe vía internet, e ten como obxectivo desvelar o mundo da pesca e do mar ao conxunto da sociedade, contando coa colaboración dos propios mariñeiros, xubilados ou en activo. Mediante un «Taller de Pesca» diversificado en varios programas dirixidos, ben a escolares, ben á cidadanía en xeral, pretenden dar a coñecer o peculiar universo dos pescadores locais a través dun percorrido pola súa historia, as súas tradicións e a evolución das artes de pesca, os métodos de conservación, as embarcacións e a maneira de comercializar e consumir o produto. Para iso, teñen rehabilitado unha caseta-encascadoiro en funcións de modesto Centro de Interpretación, e contan cunha lancha xeiteira tradicional recuperada pola Asociación «A Canle», para aprendizaxe da navegación a vela e demostracións das pescas coa cáseque desaparecida arte do «xeito». Con estes elementos e a participación de dúas embarcacións de pesca actuais, pretenden, asemade, levar adiante unha proposta de «Turismo Mariñeiro», consistente en compartir un día de faena cos mariñeiros de Lira, observando os traballos e coñecendo de perto a fala da xente de mar daquel porto.

Velaí un exemplo de activación dos recursos patrimoniais, que arela dignificar a profesión de pescador e dar novos horizontes a unha comunidade pesqueira até agora dedicada de xeito exclusivo á explotación dos recursos mariños. Estamos, pois, diante dunha iniciativa novidosa de aproveitamento do patrimonio marítimo no noso país, levada a cabo con grande éxito e repercusión social, o que presaxia a súa implantación noutras localidades do litoral nun futuro non moi lonxano.¹⁴

En definitiva, en Lira, non só teñen acadado a conxunción de diversos axentes sociais na creación de riqueza a partir da promoción dos sinais de identidade daquel porto, mais tamén a implicación do sector produtivo na dinamización da cultura e do patrimonio marítimo, algo fundamental para o seu desenvolvemento endógeno e para o seu futuro. Porque, tal e como temos dito dende a FGCMF en ben de ocasións, a vitalidade e autenticidade do noso patrimonio marítimo, está vencellada á pervivencia e ao acontecer diario das xentes que viven directamente do mar.

Con Elas, pois, navegamos todos e todas.

¹⁴ A recente posta en marcha dos proxectos «Aula do Mar» e «Mar de Laxe», artellados pola Consellería de Pesca e a Confraría daquel porto da Costa da Morte, semella transitar polo ronsel da feliz experiencia da Confraría de Lira.

PARA SABER MÁIS SOBRE O PATRIMONIO MARÍTIMO E FLUVIAL GALEGO

Alonso Romero, F.: *Crenzas e tradicións dos pescadores galegos, británicos e bretóns*, Consellería de Pesca, Santiago, 1996.

Ardentía. *Revista Galega de Cultura Marítima e Fluvial*, nº 1, «O Patrimonio Inmaterial», Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial, 2004.

Calo Lourido, F.: *As artes de pesca*, Museo do Pobo Galego, Santiago, 1980.

Calo Lourido, F.: *Xentes do mar. Traballos, tradición e costumes*, Ed. A Nosa Terra, Vigo, 1996.

González Pérez, C.: *O refraneiro do mar*, Ed. do Castro, Sada, 1993.

Hermida, C.: *Polo mar abaixo vai... Cantigas populares sobre o mar*, Positivas, Santiago, 2003.

Leiro Lois, A. e Daporta Padín, M.: *O Medio Mariño*, Ed. A Nosa Terra, Vigo, 1998.

Lourenzo Fernández, X.: *Etnografía. Cultura Material*. Tomo II da *Historia de Galiza* Akal Editor, Madrid, 1979.

Mörling, S.: *As Embarcacións Tradicionais de Galicia*, Consellería de Pesca, Santiago de Compostela, 1989.

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, D.: *O Patrimonio Marítimo de Galicia*, Federación Galega pola Cultura Marítima, Cambados, 2003.

Raigame. *Revista de Arte, Cultura e Tradicións Populares*, nº 17, «Embarcacións Tradicionais de Río», Ourense, Abril 2003.

ANEXO

BOU SANTA ROSA

Características

Bou de pesca de vapor e casco de aceiro, construído no ano 1914 en Beverly (Inglaterra) por Cook, Welton & Gemmell Ltd., como pesqueiro de nome *Stalwart* para un armador británico. Comprado en 1920 por Marlés y Serra, Soc. en Comandita (Barcelona), poñéndosele o nome de «Santa Rosa» con matrícula da capital catalana. Durante a II 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	42	metros
Manga	7,3	metros
Puntal	3,9	metros
TRB	332	
HP	560	
Velocidade	10	nós

Historial

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 os bous máis de 80 persoas, a metade delas carabineiros e o resto cargos municipais de Noia e Muros (o alcalde de Noia, Severino Iglesias Siso; o tenente de alcalde, José Pedreira Burés; o concelleiro, Miguel Vázquez Valiño; o alcalde en funcións de Muros, José Veloso, entre eles) e sindicalistas de CNT e UGT da bisbarra (Lino Tiele e Juan Malvárez, da UGT de Muros; Alfonso Fandiño, da CNT de Compostela; Maximino Martínez, da CNT de Ponte Nafonso; Ramón García, Fermín Maneiro e Constantino García, da CNT de Noia...). O barco chega a Portugalete tres días máis tarde, logo de burlar un hidroavión e un destrutor que saíran de Coruña para interceptalos, sendo recibidos polo gobernador civil de Biscaia, Echeverría Novoa. Daquela, o acontecemento tivo gran 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 fixéronselle as reparacións precisas para convertelo en bou armado, aínda que apenas entrou en servizo. Cando a evacuación de Bilbao, preparouse a toda présa sen ter recibido a súa artillería, trasladándose 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 incorpora-

do á Armada franquista con nome de «Santa Rosa» e despois como «Virgen del Carmen». Finalizada a contenda, devolvéuselle ao seu armador en 1939.

FONTES

Sumario 952/1936, Arquivo Tribunal Militar Territorial IV, A Coruña.

Agrafoxo, X.: *1936. A Guerra Civil en Lousame e Noia. Testemuñas dunha represión*, Concello de Lousame, 1995.

Eiroa del Río, F.: *Historia y desarrollo de la pesca de arrastre en Galicia*, Deputación de A Coruña, 1997.

Pardo San Gil, J. *La Marina de Guerra Auxiliar de Euzkadi (1936-39)*, Untzi Museoa, Donostia, 1998.