

O APUPO



Ano IV • Nº 6 • Marzo 2004 • BOLETÍN INFORMATIVO DA FEDERACIÓN GALEGA POLA CULTURA MARÍTIMA E FLUVIAL fgcmfgalicia@mixmail.com

Candidatura UNESCO

Cultura Fluvial



ESPECIAL.
A TODO FILISPIN



Local Social na antiga lonxa de Cambados



Seguindo navegando

Triciclo

Xaquim

A derradeira:

A derradeira Asemblea Xeral do ano 2003, foino tamén para o equipo directivo presidido por Xabier Trepas "Trepas" a cal viña traballando dende Rianxo 99, primeiro como xunta xestora con Paco "Paxaro", Isidro Mariño e Xaquim Cuñas, despois como xunta directiva con Xaquim, Uxío, Dionisio (Cao no minuto 99) e Oswald. (daquela xa Paco voara e Isidro mudara as sandalias). Xa no Apupo que pechaba o ano dábase conta da fin dun ciclo, do 1999 ó 2003, que é recoñecido por dar positivo e coma abondoso pero sen chegar a fartura, e que poderíase enmarcarse como a 2ª etapa da Federación, se cadra a de medre e trepamento, despois dunha 1ª etapa de xestación e de xeneración entre o ano 93 e o ano 98 (a etapa X).

Com pota nova:

Na mesma Asemblea Xeral de fin de ano tamén se elixía a computación da nova directiva entrante a proposta da vella di-

rectiva saínte, nun exemplo claro de diosincracia democrática e dicir, que dños os dá e o demo os xunta, e que quedou así: Xaquim (o mesmo de arriba), Joao Baptista (o de abaixo), Rosa García (A do medio), Arturo (do Loureiro), Fran (O novo galo), Víctor Manuel de Bouzas e Uxío Allo (que repite).

Cousas do Trinquí

O novo equipo directivo estrea nome para a Federación pola incorporación da cultura fluvial (a dos ríos sen as fontes) con dúas asociacións para representar ó país dos mil ríos, da empanada de xurelo máis grande do mundo e do mellor luar do universo, e eso que xa non temos Lagoas en Bueu, cousas do país, que vamos sobrados. Aprobamos tamén novos estatutos para adaptarnos á nova lexislación e tamén á realidade xeográfica da FGCMF como entidade máis aló do Miño, que tamén é país. Un novo equipo moi mellorado, apostado, ben plantado, capacitado que da justo velo, e todo para unha nova etapa, a terceira, a que será recoñecida na historia como a Etapa Terseira.

A sede:

E chegados ata aquí, temos sede, por convenio, renovable cada ano, en Cambados, capital do Albariño, coa Confraría "San Antonio" que nos deixa, un local na vella lonxa para gardar material, reunións da directiva, recibir documentos, embaixadores, representantes de culturas populares, de culturas máis intimas, etc, un sitio en definitiva, que vai ser a casa de todos, a nosa casa, o noso lar, a Santa Sediña.

O Plan:

A nova xunta directiva ten dous anos por diante para levar adiante un proxecto, dous ou incluso máis e dende logo vai poñer todo o mellor de si mesma en facer polo menos dous, un por este ano (que é santo) e outro para o 2005 (que é de encontro), ou sexa pagano, prometido e xurado nun loureiro, sucursal da Santa Sediña.

Este artigo foi escrito en martes de Antroido, nunha mañá de total vagabundaxe, e non fun quen de derrotar os monstros das razóns da cacheira, desculpen as molestias.

Navegando entre o doce e o salgado, pasando polo amargo

Xosé M. Vázquez

Entre os ríos do interior e o mar temos diferentes formas para a navegación, fundamentalmente transversal onde non había pontes, e só lonxitudinal en pequenos tramos. Agrupadas nunha dúcia de tipoloxías que van do pequeno batuxo da Terra Chá ao carocho —con parentes nórdicos no sistema de construción de táboas en fiadas superpostas— e á gamela —usada igualmente no litoral marítimo. Embarcacións que responden ás condicións do medio natural e ás necesidades da sociedade que as elabora, onde a variedade é sinónimo de riqueza cultural.

Mágoa que moitas destas barcas, como as artes de pesca que as acompañan, non foron descritas nos traballos de Xaquín Lorenzo, que precisan revisións e introducir outros instrumentos da tecnoloxía tradicional propios de zonas a onde o etnógrafo ourensán non chegou, especialmente o río Ulla e o primeiro tramo do Miño. A difusión, dando a coñecer a pluralidade, debe superar antigas fontes —por moito respecto que lle gardemos aos mestres— ou caeremos no reduccionismo e na simplificación estereotipada da herdanza patrimonial.

Escribimos en días de Entroido, e pensamos que se xa non hai Coresma na actualidade dificilmente podemos entender



Embarcación da tipoloxía de Chantada en augas do Miño

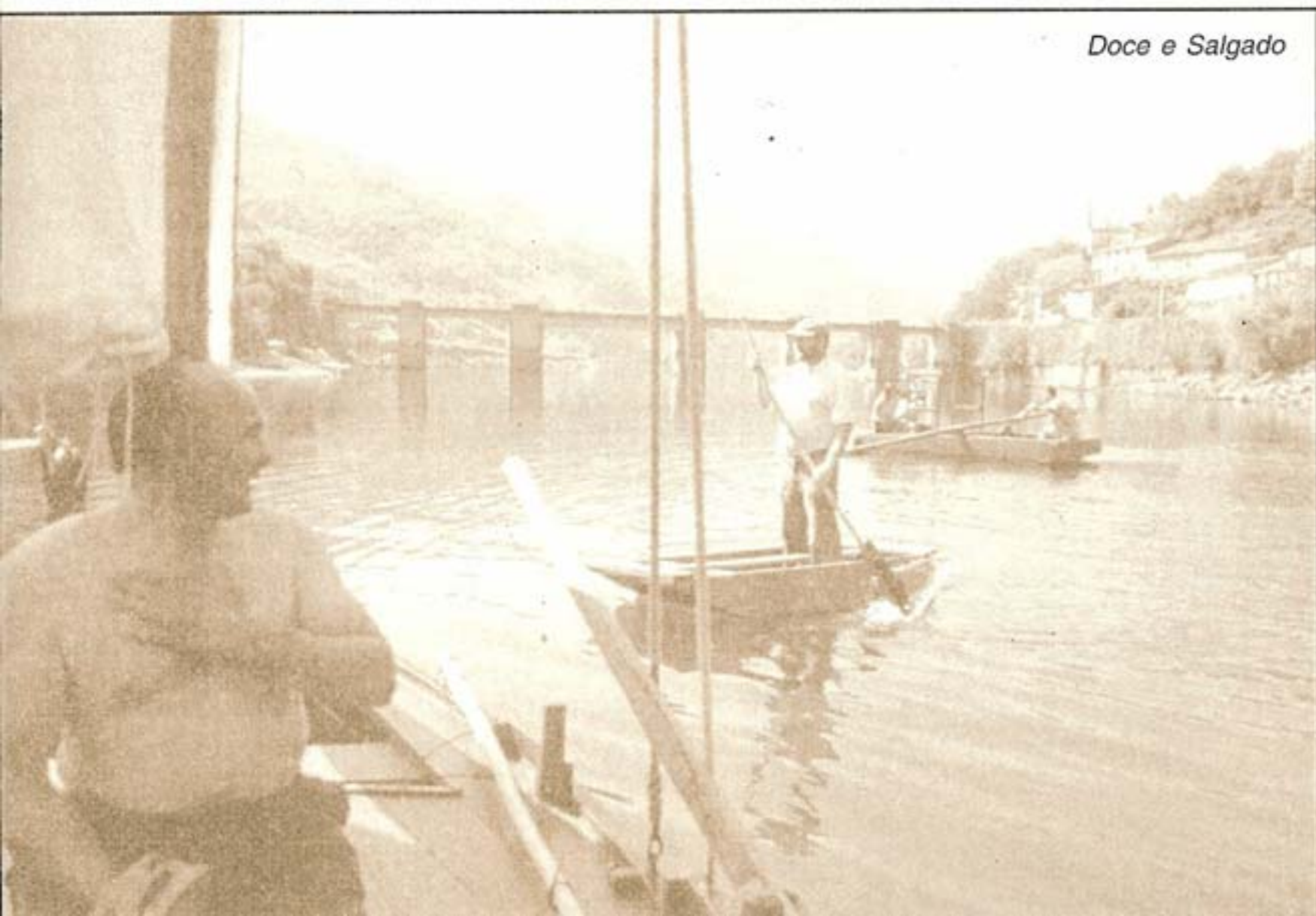
o significado do tempo que a precedía. ¿E senón hai ríos pode haber barcas fluviais? Sabido é que as correntes son unha sucesión de encoros. Os nosos gobernantes, lonxe de rectificar (en EE. UU., Alemaña, Reino Unido e Francia desmantelaron máis de 500 presas para fomentar o desenvolvemento rural, turístico e ambiental), insisten na concesión de presas, agora desprazándose de cara aos cursos altos e nacentes. Se sumamos o continuado despoboamento das áreas do interior do país, o futuro semella pouco esperanzador.

Mais tamén entendemos que a sensibilidade non foi maior para a cultura das augas salgadas. Das agrupacións encargadas de manter e recuperar a vida mariñeira tomamos exemplo, modelo que deu orixe en 2001 ás actividades de *Barcas do Minho* e *A Figueiriña-Lanchas do Sil*.

Superando artificiosas fronteiras políticas chegamos a intercambios con *Barcos do Norte*, de Viana do Castelo, ademais foi empregada a ponte da Illa de Arousa en ámbalas direccións. E así pechamos 2003 saltando unha nova barreira, engadindo Fluvial á Federación Galega pola Cultura Marítima, acordo que tivo como patrocinador a destacada teima de João Paulo Moreira Baptista por unir o que el define —co acerto de contemplar unha dimensión máis ampla— como *meio acuático*.

E cando pouco queda dos ríos, e as embarcacións tradicionais xa non teñen o emprego do pasado, debemos buscar novas utilidades. O lecer e o turismo cultural poden ser o camiño. Desde Valdeorras e a Ribeira Sacra así o entendemos. Preferimos o uso social —onde os veciños deben ser os protagonistas na posta en valor dos elementos da súa cultura— fronte á sacralización nas vitrinas dos museos que persisten cun formato decimonónico e, o que resulta máis anacrónico, seguen proxectándose por todas partes sen mudar a forma de representación do patrimonio e de participar da comunidade.

Na auga, impulsados coa forza da vara, con remos ou mantendo o velame que recolle os ventos; navegando ou pescando —mesmo *furtiveando*, como di un dos mestres do Miño, aclarando que para nós os ilegais teñen unha responsabilidade ridícula na degradación do medio fronte aos xestores do público. Ofrecen outra alternativa desde a terra, escoitando a memoria viva que representan os maiores, ou simplemente facendo tomas de imaxes coas embarcacións integradas na paisaxe. Queda, se queremos, moito por vivir nas ribeiras.



Doce e Salgado



«Hoxe temos virasón, hai calma na area»

Luis Viqueira Valdés

Cando nos meus tempos mozos xuntabáanos no peirao de Carril varios amigos, un deles, gran amigo meu, Patrón de Ría e mariñeiro coma poucos; no tempo de verán ollaba pola mañá cara a Cuncha de Arousa e moitas veces predecíanos o vento vindeiro sentenciando: «*Hoxe temos virasón, hai calma na Area*» (1). Como mariño que eu tamén son, aquilo que para os outros compañeiros nada significaba, a min fíxome cavilar máis dunha vez sobre seus atinados pronósticos, anque no fondo tamén maxinaba co que nos dicía non era mais co froito dunha experiencia amoreada de cotío polos moitos anos da súa observación persoal do *semblante* do tempo. De calquer maneira, sorprendíame moito e chamábame a atención aquel feito, de que de boas a primeiras e sen que nada aparente o promoveuse, soprando o Nordés pola mañá cedo, se revirase o vento case de súpeto e puxécese a soprar da banda contraria alá polo mediodía.

A Virazón

Interesado polo tema daquel vento mareiro que parecíame case un milagre da natureza, ca xente mariñeira chamáballe *virasón*, atopei no seu estudio unha explicación axeitada que amosáronme seus secretos. A cousa era ben sinxela: en días despexados, cando chega o tempo do verán e por efecto do calor do Sol a terra quéntase moito máis co mar, o aire quente que atópase por riba da costa, máis lixeiro co que lle rodea, expándese e ascende cara as alturas. Entón, esa masa de aire quente que se elevou, déixalle o sitio

valdeiro para outra que ocupará o seu lugar, e deste xeito, o vento comenza a soprar cara a terra enchendo o espazo que aquela lle deixou. Pola dita razón e mentras quenta o Sol, manténse a brisa mareira, perdurando durante todo o día; mais cando chega a noite, a terra volve a enfriarse por causa da irradiación, e entón, por estar o mar máis quente que ela, revírase o vento soprando cara o mar, producíndose unha brisa procedente da terra ou «vento terral». Na realidade temos que dicir que este fenómeno, non é máis nada cun circuito en senso vertical do aire en movemento provocado por unha diferenza de presións relativas entre as capas altas da atmosfera e mailas que se encontran a rente do mar ou da terra, desprazándose sempre dende as altas presións, producidas polo aire quente ó elevarse, ata as baixas presións, que poden atoparse sobre o mar ou sobre a terra, producíndose entón neste desprazamento sobre o mar, consoante con súa orixe, o vento chamado «terral» ou «mareiro».

A **virazón** (2) ou «vento mareiro», como tamén se chama pola súa procedencia, xamais acada moita intensidade na nosa ría, e no peor dos casos, tan somente chega á categoría de «brisa lixeira» (forza 2 na Escala de Beaufort), atinxindo súa velocidade entre os 4 e os 6 nós. Aínda que é máis propio do verán, pode tamén manifestarse noutras estacións do ano, sendo indispensable polo menos, a existencia entre o mar e a terra dunha diferenza de temperatura de 4 ou 5 graos centígrados. Outra particularidade notable deste vento, é que vai rolando co Sol uns 20 ou 30 graos no decorrer do día, aumentando súa intensidade á metade da tarde, para logo amortecer con ela coa chegada do solpor. Temos que dicir que estas condicións, sen embargo, vense tamen moitas veces afectadas pola nubosidade, a intensidade doutros ventos favorables ou contrarios ou polas correntes de marea, xa que neste caso a auga do mar cos seus movementos de abalar ou devalar arrastra consigo as capas baixas de aire sobrepostas a súa superficie. Por este motivo, o comezo da marea enchente ó mediodía favorece esta clase de vento no seu desenrolo, que como logo veremos, aproveitaba moi acertadamente a flota marisqueira de Carril para volver navegando en popa de regreso das súas tarefas.

No que respecta a encalmada da mañá, que noso amigo observaba que acontecía sempre na praia da Area antes de formarse a virazón, débese súa orixe a existencia dunha superficie de presión uniforme, e a que por dita causa, naquel intre estacionario, tanto o mar como a terra es-

tán suxeitos ó influxo dunha mesma masa de aire que se atopa nun estado de manifesto equilibrio.

Motivo destes comentarios, son tamén a lembranza daqueles días calorosos do verán das grandes mareas vivas, en que aproveitando o vento Nordés favorable desas mañás e maila virazón do mediodía, ían e viñan navegando semple en popa, unha flota moi numerosa de botes e bujetas de Carril a apaña-las crías dos mexillóns alá nos cons e illotes na bocana da Ría de Arousa. Levaban para facer este labor unhas rasquetas mangadas para despegalos das pedras e logo arranxa-los nos valos dos seus viveiros, porque naquel entón aínda non existían as bateas comas de hoxe para dependuralos das cordas. Dende a

galería da miña casa de Carril, alá polas dúas e media ou tres da tarde, contemplar toda aquela flota marisqueira de volta da tarefa da *marea* era semple un atraente e senlleiro espectáculo. Todos xuntos, coas súas entenas ou vergas atravesadas ó vento e con aquelas velas brancas embolsadas, velexando en popa coa virazón, semellaban unha bandada xigante de brancas gaivotas planando por riba do mar. ¡Unha fermosísima estampa, ensoño dun pasado irrepetible...!

(1) A praia da Area é a que en tempos pasados doulle o nome de Santa Olalla de Area Longa ó actual pobo de Vilagarcía.

(2) Este antigo termo mariño que provén do portugués **viração** «cambio de vento», remontase ó ano memorable de 1492.

«Brisa lixeira» (forza 2 na Escala de Beaufort)





A CANDIDATURA DE PATRIMONIO INMATERIAL GALEGO-PORTUGUÉS

Desde hai case un ano, a Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial forma parte da Comisión Promotora da Candidatura. Esta comisión, impulsada pola Asociación Cultural e Pedagóxica Ponte...nas Ondas!, que agrupa a profesorado de centros educativos galegos e portugueses, celebrou xa varias reunións de traballo destinadas a conseguir que se presente esta candidatura na UNESCO para a 3ª proclamación das Obras Mestras do Patrimonio Inmaterial que terá lugar no 2005.

Para iso é preciso a elaboración dun amplo dossier xunto cun vídeo que argumente as razóns da candidatura. Neste momento, os traballos deste dossier e do vídeo están á espera de que tanto a administración galega como portuguesa se poñan a elaboralos, despois de que non se asumise facelo desde a Comisión Promotora.

Lembramos que forman parte desta comisión as seguintes entidades:

- Rede de Escolas Asociadas á UNESCO de Galiza e de Portugal
- Associam - Associação de Sociólogos do Alto Minho
- Museo Soares dos Reis de Porto.
- Museo do Pobo Galego
- Consello da Cultura Galega
- Real Academia Galega
- Consello da Cultura Galega
- Direcção Regional de Agricultura entre Douro e Minho
- Direcção Regional de Cultura do Norte
- Consellería de Cultura
- Consellería de Educación
- Comunidade de Traballo Galicia-Norte de Portugal
- Eixo Atlántico
- Asociación Cultural e Pedagóxica "Ponte...nas ondas!"

A Candidatura do Patrimonio Inmaterial Galego-Portugués é unha candidatura multinacional que tenta obter o recoñecemento da cultura tradicional ligada ao ciclo agrario e da natureza, onde está presente toda a cultura marítima; un patrimonio común en perigo de desaparición por causa dos vertixinosos cambios sociais.

Por este carácter multinacional, no dossier que se envíe á UNESCO ten que constar o compromiso explícito das dúas administracións, española e portuguesa, co obxecto da candidatura, é dicir, co patrimonio común a Galiza e a Portugal. Ámbalas dúas administracións deberán asinar "un plan de acción con vistas á defensa, á protección e á revitalización desta forma de expresión ou do espazo cultural cunha duración de o menos cinco anos", seguintes ao da proclamación. Por tanto, este é un

requisito imprescindible para que a candidatura saia adiante.

Nestes momentos, a última palabra está nas mans das respectivas administracións, xa que tal como está contemplado na Guía das Candidaturas do Patrimonio Inmaterial, as asociacións e as comunidades portadoras do patrimonio que se quere preservar instarán ás administracións para que promovan medidas e disposicións encamiñadas á preservación e transmisión deste patrimonio, e a que presenten a Candidatura como medida de recoñecemento e atención importante.

Cremos que desde as asociacións e entidades máis vinculadas directamente coa sociedade civil portadora de todo este patrimonio común debemos facer un esforzo importante de divulgación desta candidatura, para lograr que as respectivas administracións recollan esta aspiración de conservar e transmitir as novas xeracións un patrimonio que se mantivo vivo ao longo de séculos.

Lembramos que un DVD explicativo pode ser solicitado á Federación ou directamente a Ponte...nas ondas! a través do e-mail: informacion@pontenasondas.org

Os Criterios que a UNESCO considera para a proclamación das Obras Mestras:

1. O seu valor excepcional en tanto que obra mestra do xenio creador humano (criterio xeral 1)
2. O seu enraizamento nunha tradición cultural ou na historia cultural da comunidade concernida (criterio xeral 2)
3. O seu papel como medio de afirmación da identidade cultural dos pobos e das comunidades culturais concernidas, a súa importancia como fonte de inspiración e de intercambios interculturais e como medio de acercamento dos pobos ou das comunidades, así como o seu papel cultural e social actual para a comunidade concernida (criterio xeral 3)
4. Destacar na posta en marcha dos coñecementos e calidades técnicas despregadas (criterio xeral 4)
5. O seu valor en tanto que testemuña única dunha tradición cultural viva (criterio xeral 5)
6. A existencia do risco de desaparecer, sexa pola falta de medios de defensa e de protección, sexa polo proceso de transformación acelerada, sexa pola urbanización ou pola aculturación (criterio xeral 6)

Máis información sobre o Patrimonio Inmaterial:

http://www.unesco.org/culture/heritage/intangible/html_sp/index_sp.shtml

NOTA

A experiencia de Ponte...nas Ondas! vén de ser presentada no Foro do Partenariado para a Diversidade en Flensburg

(Alemaña) como modelo de actividade entre linguas e culturas fronteirizas. A Oficina das Linguas Minoritarias do Consello de Europa vén de concederlle a Ponte...nas Ondas! a certificación de "boas prácticas" entre linguas e culturas fronteirizas. Este recoñecemento foi reemitido aos gobernos e organismos representativos dos dous estados para que apoiem e respalden esta experiencia



A Irmandiña a toda vela

O desafío da dorna Irmandiña

Din os rumorosos que algo se está a mover na terra dos mecos, ou para falar coa exacta corrección, no mar dos mecos.

O movemento iniciouse, como non podía ser menos, na Asociación Amigos da Dorna Meca de O Grove e deulle

continuidade as expertas mans do Asteleiro Irmans Garrido.

Desde o vran pasado, tódolos que paseades polo porto de O Grove podedes mirar unha enorme dorna (habería que chamarlle dornón) que algúns confunden coa mítica Meca. Pero non é tal, pois a dorna de que falamos ten por nome "Irmandiña", 10 metros de eslora, a dorna máis grande xamáis construída en ou alén das nosas costas.

¿ E para que queren os mecos unha dorna como un mundo?; pois para unha

cousa tan sinxela, lóxica e normal como cruza-lo charco, nunha travesía Galicia – América que si todo vai ben, comezará este vran cunha primeira etapa ata Canarias. Despois virá Cabo Verde para dende estas illas enfiar ó Caribe.

Non só pretenden cruza-lo charco, senon que as 6 persoas que conforman a tripulación van navegar como se facía antigamente no século XVII, antes de que se inventara o sextante, instrumento imprescindible para coñece-la latitude e saber onde se atopa a Irmandiña entre tanto mare. E non falemos de levar GPS, radiobaliza e demais modernidades.

Pero ista non vai ser a maior dificultade, pois non só van votarse ó Atlántico coas técnicas de navegación de hai varios séculos, senon tamen coa alimentación e conservación de alimentos que usaban os marinos daquela, contando coa salazón e a pesca diaria como único xeito de provisións. Ata as roupas de auga serán as que usaban os nosos bisabós.

¡ Van a navegar sen unha mísera lata de mexilón para merendar!

O que non lle quedou moi claro a este articulista é o punto final desta aventura: Galicia – Porto Rico – Miami.

O lóxico, apropiado e sobre todo fermoso, sería a singladura Galicia - A Habana, outra vez será.

Dous botes pra a Escola do R.C.N. Sangenjo

No programa de actividades da Escola de Vela diste Club Nautico estase pola labourea de promocionar a Vela Tradicional vencellada a potenciar a vela de base neste eido.

Por iso acometeuse a restauración dos antigos botes do R.C.N.S. respetando o deseño dos seus constructores, os carpinteiros de ribeira de Coruxo-Vigo, Juan Pérez Alonso e Juan Pérez Guarda. Os Botes teñen 6 metros de eslora, 1,90 de manga, e o puntal que lle corresponde. Podían ir a remo, a vela ou a motor dos seis botes que se construíron no ano 1961 quedan en propiedade do náutico 3 botes o precio foi de 13.500 pts. unidade sin herraxes, velamen nin elementos de fondeo.

A rehabilitación de dous de estes botes que van a ir con aparello de cangrexas sin levar botavara na maior con unha superficie velica de 13,82 m. e provisto dun



botalón para darlle o foque unha superficie de 6,36 m. con un total de superficie velica de 20,18 m con dúas bandas de rizo na maior e no foque.

A restauración distes dous botes

estase facendo na carpintería de riveira de Francisco Martínez Deza en Baltar-Portonovo e o velamen na velería North Sails no concello de Cuntis, da provincia de Pontevedra.

Novas incorporacións

O ano empeza como rematou, con novas solicitudes de ingreso, son catro as entidades que o van a facer formalmente: a Asociación Mar de Noia, a Asociación Mar de Muros o Club Náutico de Redes e a Asociación Cultural e Deportiva Rompetimóns de Carril.

As tres asociacións da Provincia da Coruña van a equilibrar un pouco máis a representación xeográfica da FGCMF e teñen en común que son asociacións de nova creación, cunha visión ampla do patrimonio marítimo e vontade de dinamizar á cultura nas súas zonas de influencia. Muros e Noia van a formar con Lira unha ponte entre o sur e o norte, onde Ferrol e Coruña xunto con Redes completan unha liña continua de tecido asociativo dende Viana ata a Ría de Ares. As bucatas, as lanchas xeiteiras os botes de Ferrol e Ribadeo contan con novos revitalizadores que miran cara ó mar con compromiso de non deixar estragar xa máis cousas.

A Rompetimóns tamén é de nova creación se ben aséntase nunha longa tradición na vila de Carril, a dos botes de vela latina ou "bote de carril", que tantas veces manobraron fuxindo da temida rocha entre augas no canal de Malveiras e a beiramar da Illa de Cortegada, o terror dos mariñeiros no laio "coidado coa rompetimóns". A todos, benvidos á gran familia da Federación.



F.G.C.M.F.

Edif. Multiusos, Campo da Mercede, s/n
36630 CAMBADOS
Pontevedra
E-mail: fgcmfgalicia@mixmail.com

NOVO ENDEREZO ELECTRÓNICO: fgcmfgalicia@mixmail.com

CONSELLO DE REDACCIÓN:
Rosa, Jabucho, Víctor.

COLABORADORES:
Trepá, Xaquín.

FOTOGRAFÍA:
Rosa García.

DESEÑO E MAQUETACIÓN:
Alfonso M. Mourellos
AMR Comunicación

4º

ESPECIAL
COLECCIONABLE

A todo filispín



fgcmfgalicia@mixmail.com



Este tipo de embarcación corresponde a un bote mixto remo-vela que tivo como misión máis importante, o adestramento e instrucción mariñeira, na gran maioría dos centros da Armada, co cal satisfice as condicións para desenrolar a súa función prioritaria de servir de medio divulgativo e escola de vela tradicional. Identifícase coa embarcación das moitas xeracións de ferroláns e xentes de outras ribeiras que nela

recibiron instrucción.

Estes botes construíanse no Porto Chico das instalacións do arsenal e están moi vencelladas á cidade de Ferrol. O barco corresponde a unha construción de tope armado cunha estrutura de cadernas de vareta. Á proa e ás amuras son rectas e presenta unha boa saída de augas na popa. De liñas finas e pantoques redondos, amosa unha grande estabilidade transversal que

tradúcese nunha navegación segura. Pola súa finalidade de uso eran botes abertos de alto francobordo. As liñas e construción do barco fan del unha embarcación lixeira e veloz, que cun aparello sinxelo garante a alternancia no sistema de propulsión e a súa funcionalidade. A dotación estaba formada por 16 tripulantes, repartidos en 14 remeiros, un proel e un patrón, distribuídos en 7 bancada

Perspectiva histórica da embarcación

Fontes documentais acreditan o uso de estas embarcacións dende metade do século XIX. O seu orixe remontase aos botes utilizados pola Armada Británica, de maior dominio nos océanos nesa época, e pronto se difundiu a outras flotas do continente. Estas embarcacións atopámonas reguladas no Regulamento de embarcacións menores de la Marina de Guerra de 6 de marzo de 1931 designados como a clase BR nº 1, que no

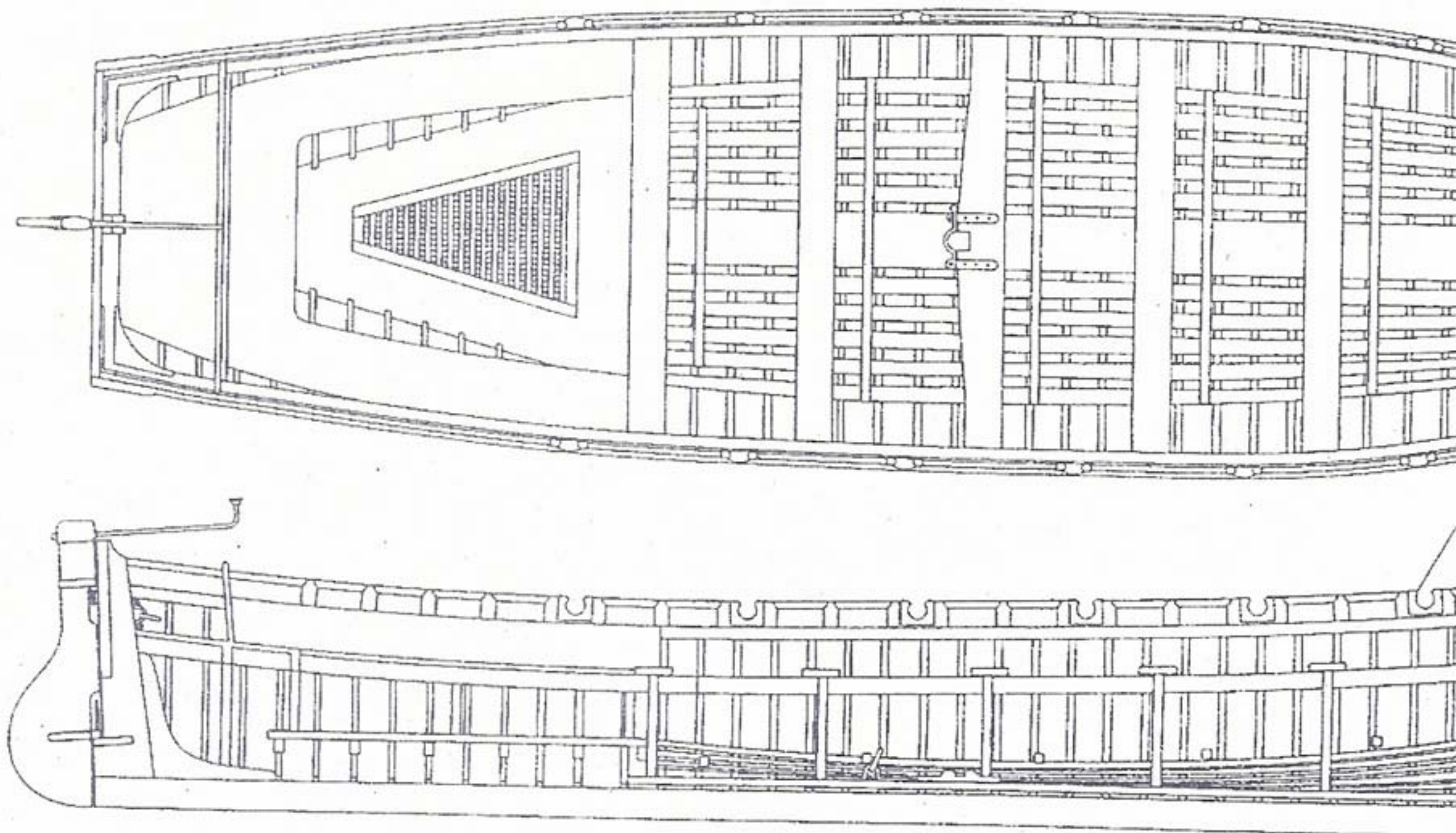
seu artigo 8 establece as súas funcións de "servicio general, exercicios, transporte de aguada, arena y personal".

Como embarcación de servizo e instrucción na armada inglesa aparelhábala con vela ó tercio no trinquete e ó cuarto no maior. Na Armada Española adoptou o aparello regulamentario de dúas velas ó tercio no trinquete e no maior, aparello de ampla difusión no Cantábrico; aínda que

o aparello primixenio da embarcación constaba de dúas velas ó cuarto dotada a vela maior dunha botavara como se consigna nos planos orixinais. Liñas e aparello foron comúns en todo o golfo de Biscaia. A esbeltez das súas liñas e a elevada relación eslora/manga facían unha ideal para alternar a propulsión a vela ou a remo facilitando a versatilidade no seu servizo ou respecto ás condicións do mar

Especificacións da construción

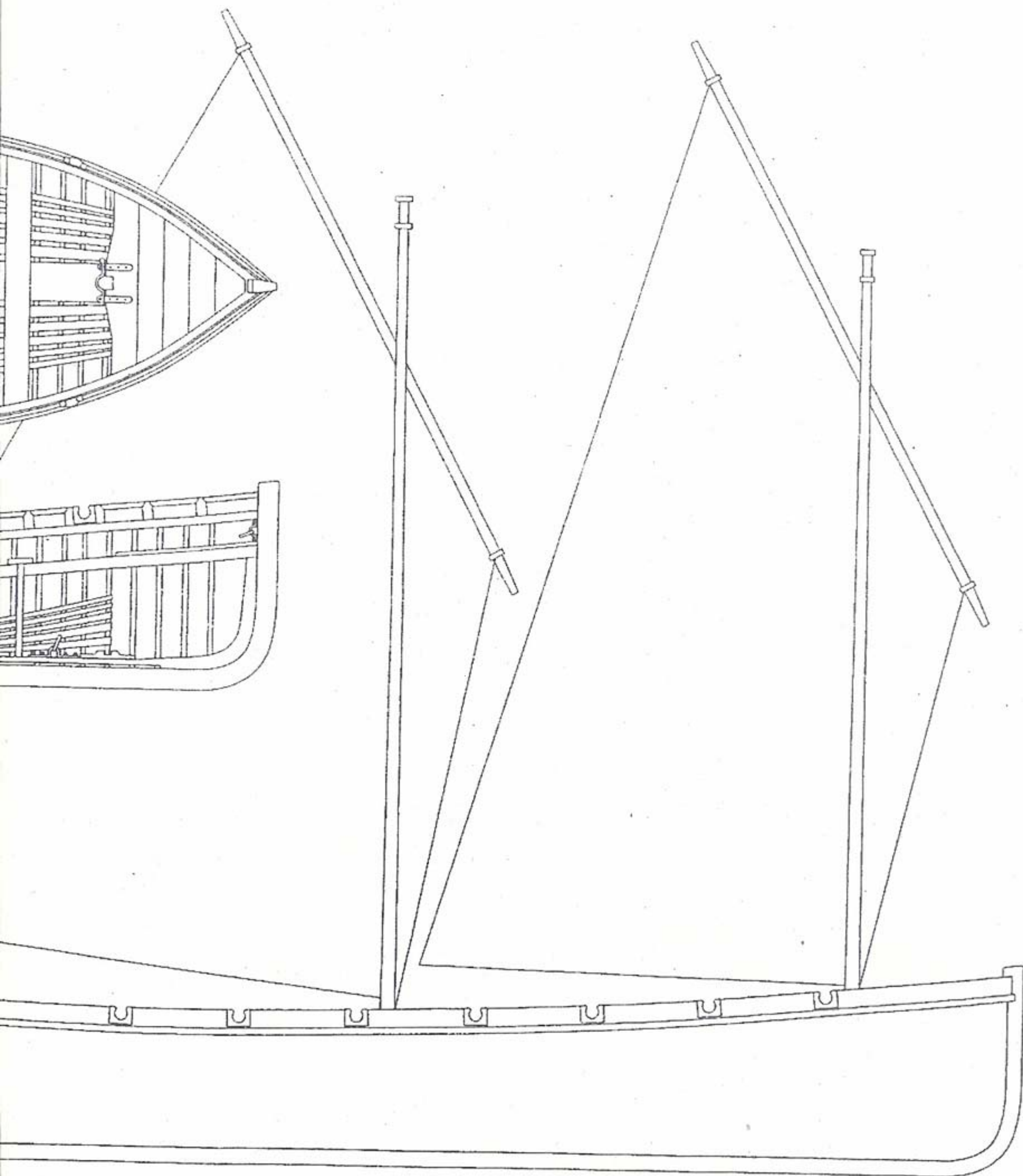
A embarcación está construída en madeira con forro a tope como e usual nas nosas latitudes, aínda que con certas particularidades que fan dela unha construción singular. As cadernas son elementos estruturais engadidos despois do forro, ó igual que na construción a tingladiño, que denotan o seu orixe mais setentrional; en Galicia atopamos exemplos de esta construción nas dornas das rías baixas que manifestan abertamente a súa orixe nórdica. Todo o forro está remachado en cobre



Eslora máxima	9,50 mts
Manga fóra de membros	2,39 mts
Puntal dende o C. A. da quilla e a regala	0,9 mts
Calado	0,48 mts
Desprazamento	2.185 kgrs
Relación eslora/manga	3,97
Bancadas	7
Superficie vélica	36,28 m ²
Nº de paos	2
Nº de cadernas	44
Clara entre cadernas	0,16 mts

Disposición vélica, jarcia fixa e de labor

O velame está formado por dúas velas ó cuarto, un trinquete e unha maior, cunha superficie vélica total de 36,28 m², que repártense en 15 m² do trinquete e 22,5 m² da vela maior. A vela maior consta de botavara. A jarcia consta de dous paus cada un dos cales aparella dous obenques de cable de 8 mm. de diámetro sendo a súa composición 6 x 37+1. Cada obenque leva un grillete en cada cabeza e un acollador na outra.



MANUAL BÁSICO DE APARELLAMENTO PARA O BOTE (9 METROS)

Embarque da tripulación:

O proel con boza e bichero, e o popel con codera, atracan o bote. Embárcase sen pisala regala. E o patrón é o último en embarcar.

Aparellos:

Os paus van arranxados, a babor o trinquete, e a estribor o maior. Coa cos do primeiro cara proa e a do segundo cara popa. As velas, entre os mastros, hai que poñelas á banda que se indique para armar.

Para arbolar, a tripulación da banda de estribor leva o pau da maior cara proa, para que a cóis quede á altura da fagonadura. A banda de babor fai o mesmo cóis da trinqueta levando cara popa. Izanse ó par con dous tripulantes axudando nas fagonaduras (para desarbolarlos o maior cae a proa e o trinquete a popa).

Postos os paus acláramolas ostagas e drizas, e templámoslas obenquiños. Amurmolas velas i estiramolas escotas.

Izado das velas:

Un tripulante por cada escota terá conta de que non toque o pano no mar.

Ó izalas velas ter coidado de levalas vérgas horizontais aguantando da relinga e da baluma.

So afirmalas drizas cando as velas estén ben relingadas, cazando primeiro a trinqueta ou a maior para arribar ou orzar. E cando xa zafamos de caer á mala, soltáanse un pouco os obenquiños de sotavento para que non rocen co pano, logo afirmámoslos de barlovento e acláramola manobra a son de mar.

Virada por avante:

Prepárase un tripulante por cada amura e outro por vela pro cambio. Poñemolo bote a andar sen arribar demasiado, e unha vez que teña arrancada empezamos a orzar pouco a pouco para iniciala virada. Cazamola maior ó medio e cando empece a tocala trinqueta

sóltase a escota deste. Ó gañala virada, antes de que collan as velas o vento á mala, templámoslas obenquiños de barlovento, e soltamos un pouco os de sotavento. E no caso de non lograla virada, acuartelámola trinqueta levando o puño de escota fora da borda, a sotavento, para obrigala tomalo vento á mala, e favorecela caída da embarcación.

Temos que soltar un pouco as drizas para desamurar e aliviala manobra do cambio da vela.

Durante a virada teremos moito coidado da caña, metendoa de orza mentras que o bote conserve a arrancada avante, e cambiandoa en canto escomencemos ir para tras, poñendoa á vía ou coma fose preciso para ter saída avante.

Virar en redondo:

Cazamola trinqueta para aumentala tendencia a arribar do bote, e largamola escota da maior pouco a pouco, e cando o vento entre por poa, ou un pouco antes, desamuramos, cambiamolas velas e templámoslas obenquiños de barlovento.

Temos que cobrar da escota ó cambiar para evitar a trasluchada ó coller vento á mala, e rematamos afloxándolos obenquillos de sotavento.

PRECAUCIÓN:

As escotas nunca se cazan mordendoas nas cornamusas, se non con voltas redondas e aguantando o socaire na man.

Nunca situar xente a sotavento dos paus, por si rinden, non nos leven por diante algunha persoa da tripulación.

Todala tripulación vai no plan menos o proel que fai de serviola para informalo patrón dos perigos que poda haber na derrota.

Non é mariñeiro axudarse cos remos pra virada, a non ser de situacións moi extremas.

Baixo ningún concepto subirse ó pau.

