

# O APUPO



Ano IV • Nº 7 • Outubro 2004 • BOLETÍN INFORMATIVO DA FEDERACIÓN GALEGA POLA CULTURA MARÍTIMA E FLUVIAL [fgcmfgalicia@mixmail.com](mailto:fgcmfgalicia@mixmail.com)

## ESPECIAL A TRAINERA Unha embarcación polémica

Caderno de Bitácora:  
Douarnenez 2004



# Caderno de peixe

Xaquim

Rematamos unha nova singradura marcada coma sempre pola ruta do calendario e por acontecementos que fan que diferenciemos un ano de outro. Lembraremos o 2004 por exemplo pola creación da Confederación Ibérica, tamén por Douarnenez 2004 e a publicación do primeiro número da revista *Ardentia*, presentada en primicia nas II Xornadas de Cultura Tradicional organizadas pola Asociación Canle de Lira.

Houbo moitas citas para a navegación, para a planificación de futuro, para parir artigos e supño que tamén

moitas citas a cegas. Ás moitas regatas de dornas que se celebran dende hai anos, xuntáronse as concentración e regatas dos botes de Carril arredor de Cortegada e as gamelas coruxeiras no mar da pedra de Cangas. Na clásica Parrocheira, coma sempre, mestúranse latinas con relingas e demais trapos tradicionais e coma sempre cantigas con xamón nas tabernas do malecón.

Houbo tamén as botaduras de rigor, de novas dornas, gamelas e tamén rebotes como o Nova Sofía, por fin co velamen completo feito no taller de Ramón e Julio. Novos encontros como o de Muros, ou a I Xuntanza en Bouzas, unha remodelada Festa do Mexillón da Illa de Arousa reconvertida en Festa das Tradicións Mariñeiras, e as xa

concentracións clásicas como a de Bueu, Cambados e Combarro, onde se volveron a ver escenas entrañables de navegación.

Houbo saídas e delegacións a Marsella, Donosti, Festival do Mar de Barcelona, Vila do Conde, e por suposto Douarnenez. As exposicións da Federación andiveron máis ca nunca da man de Oswaldo que as colgou por todo o país, un traballo calado e nunca ben recoñecido, dende eiquí sorte en Atenas para os amigos de Sodináutica.

Novas incorporación como Esteirana de Remo, Cabo da Cruz ..... , somos xa moitas asociacións, as veces semella que máis asociacións que asociados, pero eso si, máis repartidos, un exemplo de equilibrio territorial norte-sur.

## DOUARNENEZ 2004 (Caderno de bitácora)

Luis Rei.

**O 14 de xullo, mércores.-** Á primeira hora da tarde, baixo un sol *queimante e ardente* o autobús da Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial partiu para Douarnenez.

Ademais da "tropa" mariñeira galega viaxaban no autobús tres exposicións : a mostra de cestería mariñeira , a colección de maquetas de barcos de río de Galiza e a exposición foto-documental "O mar, o barco e máis nós, 10 anos da FGCMF". Os barcos que se deslocalaron á Bretaña foron a lancha xeiteira "Nova Marina", o bote xeiteiro de Bueu, unha buceta de Ferrol, unha dorna de tope de Cambados e catro gamelas : unha do norte de Portugal, unha de Cangas, unha de Coruxo e outra de Vigo. Unha boa flota para amosar parte da nosa riqueza cultural náutica aos milleiros de visitantes que de toda Europa concorren á vila bretona.

Os avatares da primeira xornada polas estradas de Galiza, Castela e País Vasco non foron poucos e dan para moito pero xa se contarán en mellor ocasión.

**15 de xullo, xoves.-** O albor do día novo colleunos e espertounos , á maioría, en Nantes, antiga porta e capital da Bretaña, na grande ponte sobre o río Loira, que eu confundín co Gironde, supño que pola fama do viño de Burdeos e o amor que teño polas cuncas fluviais que xeneran prezados caldos. Despois

fúmonos adentrando nunha paisaxe de prados, salgueiros, algunha silveira e moitos ríos e regatos. ¡Cantos quilómetros para vir ollar unha paisaxe tan semellante á de orixe !

Chegamos a Douarnenez cedo de máis para nos instalar no parque de campismo, así que baixamos ao porto de Treboul para recoller os barcos que xa estaban no mar grazas ao traballo dunha avanzada da delegación .

Treboul é unha pequena vila que ten porto deportivo público, un illote e un esteiro cos seus correspondentes lombos de area. A travesía a remos foi pouco traballosa e un bo preámbulo para os días que tiñamos por diante. En Douarnenez deixamos os barcos no lugar sinalado (máis ou menos) para as "dornas galiciennes". O bote de Bueu ficou engalanado cunha peza do xeito e foi o máis fotografado o primeiro día.

Instalámonos no acampamento e volvemos baixar á vila. Outra equipa encargárase de montar o stand da FGCMF , que ficou moi bonito. Igual ca nós, todo o mundo remataba os preparativos para a Festa que comezaría ao día seguinte.

Xa era hora de explorar Douarnenez en busca de comedeiros e bebedoiros. Para exercer o meu dereito a ser un turista típico xantei mexillonciños con patacas fritidas e sidra bretona.

**16 de xullo, venres.-** Durante o almorzo no camping municipal repártense as pulseiras de tripulantes, porque a Festa xa comezou e cada persoa que non leve a súa identificación deberá aboar quince euros que é o que paga cada cidadán normal que quere acceder ao recinto de festas.

Ao cronista tócalle na primeira quenda que debe atender o stand. ¡Que sorte para comezár !. Toño o cesteiro e a súa dona son o principal foco de atención do abundante público que nos visita, sobre todo dos miúdos, que sentan para aprender a facer cestiños. Da formosa exposición de cestería o mellor son, para o meu gusto, as nasas de río que Toño fixo a partir dos deseños de Xaquín Lorenzo.

Polas catro da tarde milleiros de persoas ateigan os peiraos. Está comezando un espectáculo único : centos de barcos antigos e tradicionais, que baixan do encontro de Brest, comezan a acercarse ao porto. Os barcos que estaban xa en Douarnenez saen á ría a recibilos. Case todos os barcos galegos saen coa flota anfitrióna e no meio dela loce as súas galas a lancha xeiteira coa vela de relinga portante, bandeiras lindas á popa e gaiteros e pandereteiras a bordo. Algúns barcos que pasan perto piropean



ao "Novo Marina" con berros de "Nunca Máis" pronunciados con peculiares acentos. Paco afártase de tirar fotos.

Mentres pasan todas estas cousas ao cronista aínda non o viñeron substituír. Hai quen nace con estrela e quen nace estrelado. Para compensar, pola tardiña baixa, João e os seus fillos lévannos a dar unha voltiña a remos coa Nossa Senhora da Graça. A rada de Douarnenez está repleta de barcos e velas e pletórica de luz de solpor. Obrigado, João.

**17 de xullo, sábado.-** Cando baixamos xa ferve a festa no porto : música ao vivo en rúas e escearios, exposicións, arenques afumados e patacas asadas (todo a prezo europeo), demostración de manobras, charangas flotantes, sardiñas fritidas e codillo de porco. Moito madruga o público deste evento: será para amortizar os quince euros da entrada...

Embarcamos na xeiteira para dar unha voltiña pola baía. Nós non regateamos pero estase celebrando unha regata. O Novo Marina segue a ser o barco máis musical do encontro e os regatistas e paseantes agradéceno. A lancha vai como un foguete e desventamos a un barco en competición. Pardavila sorrí e o desventado maldí. Pardavilaponse serio e danos unha importante lección : " Esto que acabamos de facer non debe facerse nunca ". É un mestre do "fair play" o noso patrón.

En terra alguén me deita no ouvido que Chus mercou sardiñas na praza esa mañá e que hai idea de facer unha sardiñada á noite. Fago que estou a pasear pero, en realidade, ando á procura de Chus para apuntarme á cuchipanda e cando o consigo infórmanme que fun o último en enteirarme e que vai tocar sardiña e meia por comensal. ¡ Aínda que fose meia

sardiña !. Peroponse a chover, primeiro poalla , despois pingas máis gordas e unha hora despois diluvia sen pinta de querer parar. ¡Adeus sardiñada ! .

Coa choiva todo o mundo se foi caendo no stand e alí están soando gaitas, acordeón, pandeiretas e todo tipo de instrumentos (ou artefactos) de percusión . Mentres choveu fomos o punto máis concorrido de todo Douarnenez. Cando escampou eran máis das doce da noite e roncosp da cantarea e cansos do día fomos asar sardiñas. Algún día contarase o remate desa historia.

**18 de xullo, domingo.-** Baixo ao porto por un sendeiro que desce entre árbores, prados e gando de todo tipo : é un parque municipal que conserva a tipoloxía das casas e o xeito de vida rural da zona. Non estaría mal que algún alcalde de por aquí collese a idea.

Levo mentes de comer un codillo de porco cunha pinta superior que preparan xunto ao buque escola ruso (visitábel e gratuito) pero atópome con Arturo que anda tolo buscando tripulante para a buceta "María A.D" porque onte ficaran quintos na regata e déranlle unha malleira aos vascos, que reclamaban revancha na regata de hoxe. Despois de explicarlle a Arturo que non sabemos regatear, Rosa e eu embarcamos na buceta porque segundo parece con que fixésemos banda cando se nos indicase a cousa xa estaba. Chegamos tarde pero deixáronnos saír e non ficamos de últimos nin nos gañaron os vascos. O malo é que, cando fun xantar, o codillo esgotárase.

Á noite a delegación galega acudiu convidada, igual que os vascos, a unha festa a bordo dun barco inglés, deses que se alugan para os filmes de piratas,

para celebrar o vintecinco cabodano da Federación bretona. Houbo músicas e licores dos países presentes. Saltar a terra foi máis complicado do previsto porque o mar en Bretaña baixa dun xeito desconsiderado.

**19 de xullo, luns.-** Por cuestións de protocolo, que despois resultou innecesario, embarcamos máis unha vez na xeiteira. Foi a travesía máis demorada e relaxante, aínda que ia un viruxiño húmido que se notaba ben. Perto de nós navegaba o bote de Bueu : levaba bo vento e lucía fermosa fasquía. Chamaban a atención uns botiños, como de xoguete, tripulados por nenos. ¡ Cinco días mirando barcos e a cada pouco descubría un novo !.

Andamos pola festa con ar de despedida. Tamén se despedían , rematando os seus traballos, os constructores holandeses dun faro de madeira. Benoi, o bretón-galego que nos acompañaba desde o día anterior, estaba de aniversario e convidou a unhas garrafas dun Burdeos ben mellor que o que servían nos stands. Coa quentura da poción máxica de Benoi fomos botarlle a arrancadeira ao "Café de Corelia" e esa noite a festa do bar ruso rematou con música tradicional galega.

Fomos indo, que ao día seguinte había que erguerse antes do mencer.

**19 de xullo, martes.-** Infernal mañá de traballo cargando os barcos para os camións. Cando ás tres da tarde vou andando desde Treboul a Douarnenez atraveso a ponte sobre o río-ría no que están ducias de peculiares embarcacións do afamado Museo do Barco de Douarnenez. ¡Esquecérame de visitalo !

Ás sete da tarde subimos ao autobús. Tiñamos por diante máis de vinte horas de viaxe. Dormín moito e ben.



# O mar nas xornadas pedagóxicas

F. Fernández Rei

Coorganizadas polas consellarías de Pesca e de Educación da Xunta de Galicia celebráronse as *Xornadas sobre o mar. Percorrido polas Rías Baixas* (6-10 setembro 2004), para ensinantes de primaria e secundaria, que comezaron en Baiona cunha conferencia de Constantino Gago sobre a muller e o mundo do mar.

Polas tardes houbo diferentes obradoiros, todos eles como mar como nexo: en Baiona, Ricardo Rodríguez tratou as artes de pesca; en Portonovo, Dionisio Pereira falou do patrimonio marítimo, á vez que fixo de guía da exposición da FGCMF sobre ese patrimonio, que el e Lola Varela montaran na entrada dese instituto-axeiro-de-barco que hai en Baltar; en Cambados, Antonio Martínez Graña

explicou a formación xeolóxica de Galicia, con especial atención á dinámica mariña que orixinaron as rías galegas, e F. Fernández Rei falou de literatura e mar.

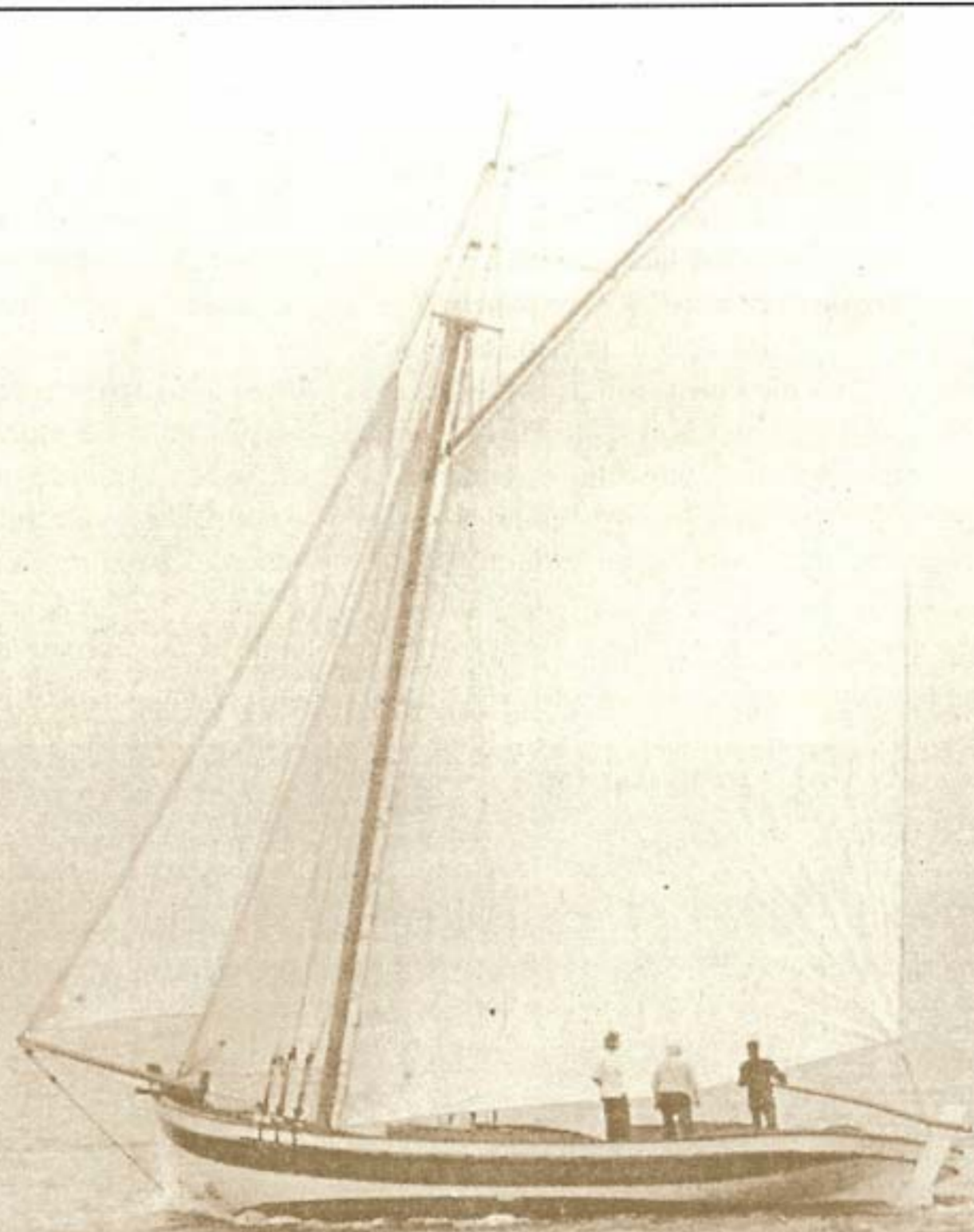
Logo de cada obradoiro houbo visitas guiadas: en Vigo, ó Museo do Mar de Alcabre; en Portonovo, á lonxa; en Cambados, ó muíño das mareas da Seca de Tragove, á viliña mariñeira de San Tomé do Mar coas súas casas amoreadas e aparentemente desordenadas e á torre de San Sadurniño, testemuña do sistema defensivo que ía da Lanzada ás torres de Catoira; e na Illa da Arousa, ó Instituto Galego de Formación en Acuicultura.

Na mañá do martes fíxose unha travesía de Vigo a Marín, con escala na vella factoría de Massó de Cangas para ver o proxecto do futuro Museo

da Balea, á que seguiu no mércores unha travesía de Marín a Vilagarcía. O xoves pateáronse as praias de Pociñas –Major nos indicadores da estrada-, Montalvo e A Lanzada, para ver a súa formación xeolóxica; e logo no Grove púidose ver (i embarcar) a dorna Irmandiña e escoitar as explicacións de Garrido sobre a construción de barcos no seu astaleiro.

E na mañá do venres remataron estas orixinais xornadas cunha travesía por un mar da Arousa algo bretemoso, escoltados en boa parte do canal de Vilagarcía polo galeón Nueva Sofia, con todo o velame despregado, un galeón recuperado por Ravandeira e Mascato logo de ser barco areeiro e bateeiro, como se informou no nº 2 do *Apupo*. As travesías polas rías fixéronse nun antigo pincheiro do Gran Sol, propiedade do Pósito de Celeiro.

Nas *VIII Xornadas Pedagóxicas do Salnés* que a Asociación Candeia celebrou en Cambados días despois



(20-24 setembro 2004) o mar tivo certa presenza. As profesoras do CEIP de Xuño (Porto do Son) M<sup>a</sup> José Muñiz Pérez e Leonor Mazaira Garro contaron a súa experiencia sobre o mar como proxecto interdisciplinario integrado no medio; e a xornada final estivo dedicada integralmente ó mar. Na Illa da Arousa, Uxío Allo García, director da Escola de Navegación e Aparellamento de Embarcacións Tradicionais, explicou o funcionamento dunha dorna e o seu aparellamento. Mágoa que o nordeste dese venres impedise saír a velear, polo que as mostras de izado de vela e posta de temón tivo que se facer na praia. A seguir, visitouse unha carpintaría de ribeira, para ver a confección dunha dorna. E o mércores 29 puideron velear os asistentes ás xornadas de Candeia.

O Novo Sofía, polo mar da Arousa  
Foto: F. Fernández Rei



## O mar nos libros

por F. Fernández Rei

### Vogar de couse, metáfora da singradura humana

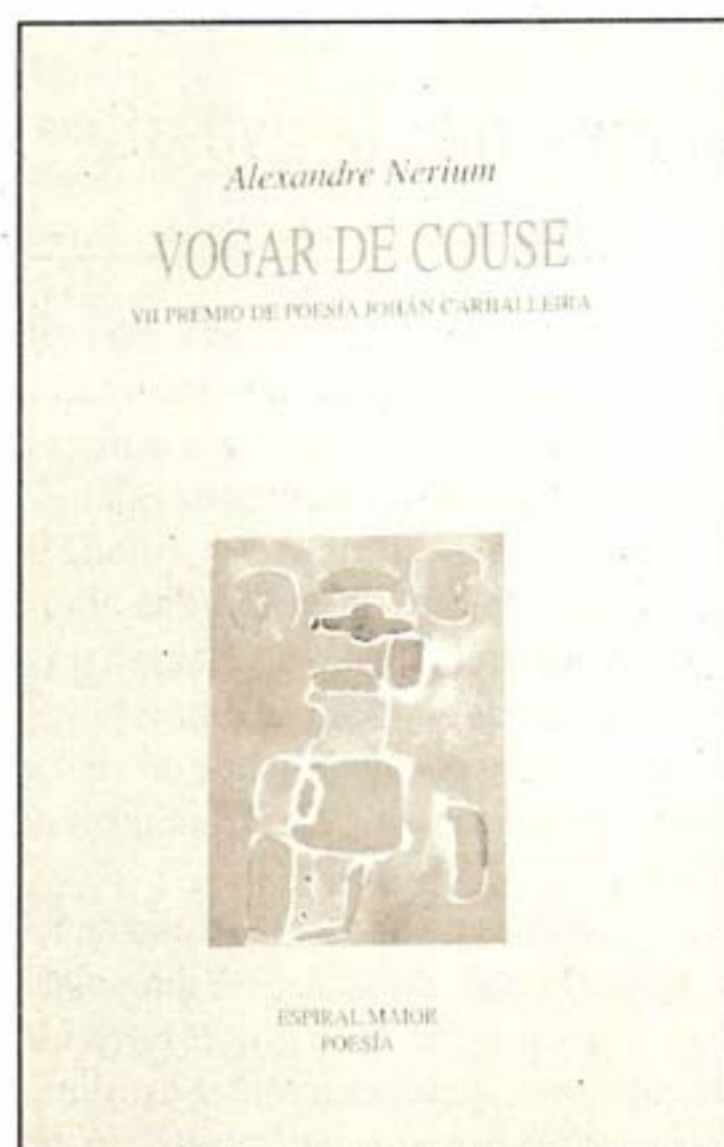
Alexandre Nerium (pseudónimo de Francisco Manuel López Martínez), un mariñeiro de Fisterra, que pasou boa parte da súa vida andando ó xeito e á navalla a pulmón, é autor do poemario *Vogar de couse* (Espiral Maior 2003) co que gañou o VII Premio de Poesía Johán Carballera do concello de Bueu.

Esta obra é unha metáfora da singradura existencial humana, desde a infancia á destrución na vellez, pasando pola adolescencia e a madurez con (des)amor e soidade. Son cinco libros con cinco poemas en cada libro e cinco quintetos en cada poema, onde o implacable andar das estacións e dos meses marca o ritmo e o inevitable final desa singradura.

O libro V, o do inverno, é o da destrución da "nau sen cadoira", é a estación da canícula sen sol, co decembro que se fai longo a xarapadas, con tristísimos xaneiros e co febreirizo faiscar das lumaradas. Remata a singradura, remata a vida... o destino é encallar nunha angosta arnela e formar parte das crebas da area desa praia.

O mar é metáfora da liberdade para Alexandre Nerium ("cada milla na carta ansiaba a liberdade"), de igual xeito que para o rianxeiro Manuel Antonio o mar era o medio co que manifestar as arelas de liberdade. Mais nesa travesía estival "rumbo ás illas que un día soñáramos" non han faltar baguíos que quebranten as hélices de agosto nin os fortes ventos equinocciais que anuncian o cambio de estación.

*Vogar de couse* é unha homenaxe a Fisterra, ó seu mar e á súa xente, á que traballou coas pezas do xeito, coma o propio Alexandre, ou con liñas en chalanas e en buquetas onde as bravas augas obrigaban a ter xente que vogase de proa, da carto, de medio e de couse. Non son as tranquilas augas da Arousa, máis ben son as dunha costa dura como a portu-



guesa en que traballan os mariñeiros da fermosísima prosa de Raul Brandão.

Alexandre Nerium non fai unha crónica da xente do mar de Fisterra, senón que transmite a súa propia vivencia dese mar. É o mar en que el medrou e morou, o mar que foi o seu medio de vida e que quere que o siga sendo. O mar que lle permite seguir soñando, a pesar das cíclicas catástrofes que afectan Fisterra e a batida e castigada Costa da Morte. Onte o Casón, hoxe o Prestige, e mañá? Por desgraza, hasé saber.

O poemario *Vogar de couse* non é de lectura doada. É un traballo de ourivería, en que o autor demostra un gran dominio do léxico (mariñeiro e non mariñeiro, popular e culto) e dos metros clásicos. Alexandre Nerium moderniza o léxico galego do mar, como no seu día fixo Manoel Antonio e como logo fixeron poetas como Bernardino Graña ou Méndez Ferrín.



## De Kiel a Oslo: 20 horas de travesía

Francisco Fernández Rei

A finais de setembro do 2003 acudín a Kiel para impartir unha conferencia sobre a situación da lingua galega no congreso bianual dos romanistas alemáns. Despois das sesións nesa cidade do Báltico, o atractivo do congreso eran as sesións en barco, mentres se facía a travesía de 20 horas ata Oslo –e outras tantas á volta–, xunto coa posibilidade de visitar a capital norueguesa no final dun profundo fiordo.

Sáimos do porto comercial de Kiel á unha e media da tarde, un día soleado como de outono galego; e pouquiño despois, case sen decatarme, a estribor xa tiña os asteleiros, que tamén sufriron unha forte reconversión e onde seica traballaba xente vida da ría da Arousa; e logo, a babor, puíden ver o famoso Nord-Ostsee Kanal, un laño de 99 km. na península de Jutlandia, desde Kiel á desembocadura do Elba, cerca de Hamburgo.

Fomos costeando a costa alemá e logo a danesa, toda con faros ben pintadiños, que contrasta co desleixo e abandono que se observa na pintura dos faros do mar da Arousa. O sol non quentaba, o fresquiño cada vez notábase máis, pero o Báltico parecía un mar chan, case sen salseiros, algo insólito a comezos de outubro. Pouco antes do axexo, estando na sala de conferencias co oído pendente do relatorio dun colega catalán, mais coa vista ollando de cando en cando o excelente panorama que se divisaba desde o alto do inmenso transbordador, case de imprevisto estabamos debaixo dunha fileira de camiións que cruzaban a longa ponte que leva á illa onde está Copenhague.

Canal de Kiel  
Foto: F. Fernández Rei

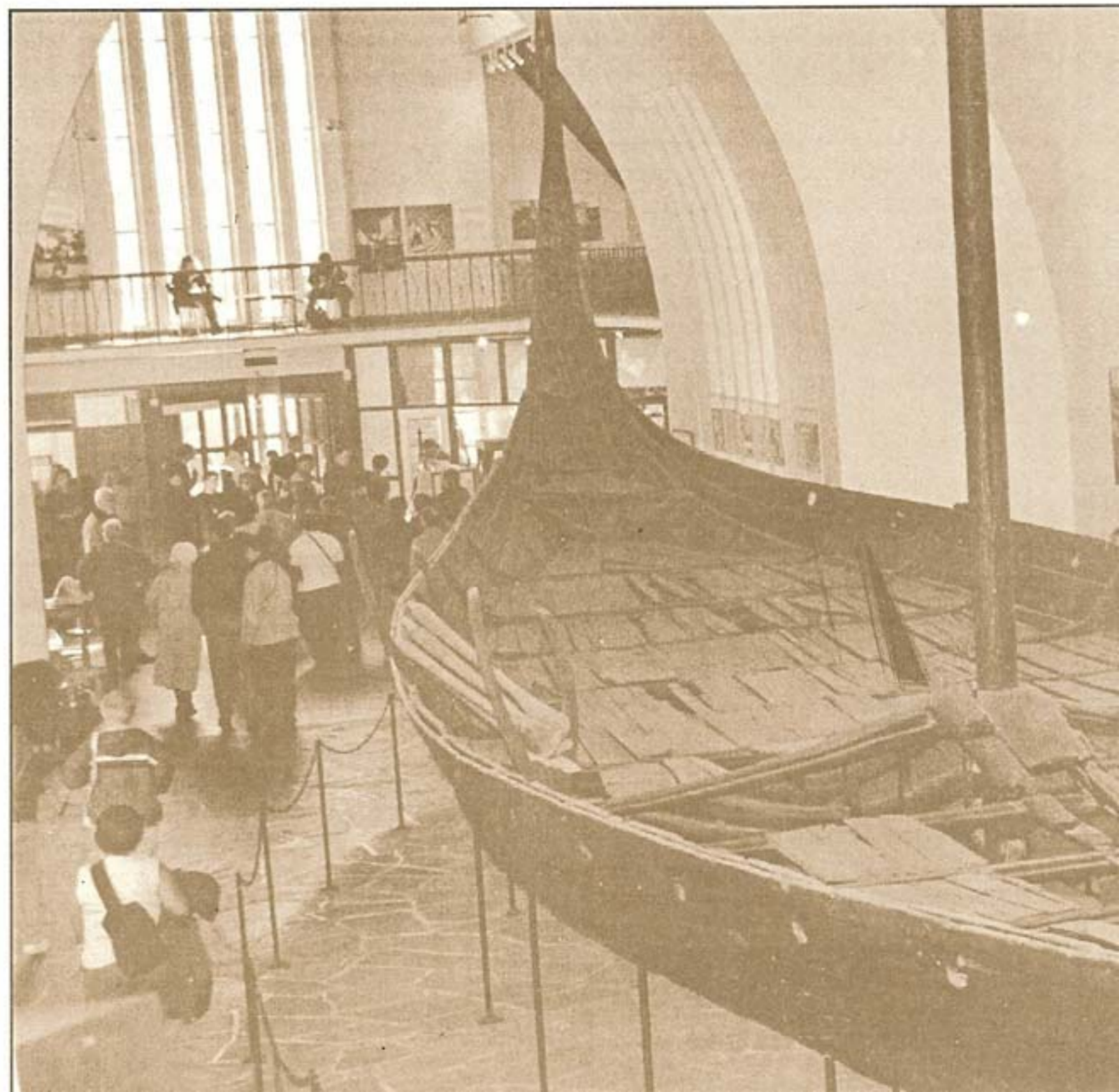
Ás once e media da noite subín á cuberta para ver como se cruzaba connosco o transbordador que viña de Oslo. Facía un frío glacial, non menos do que había sobre as 5 e media da mañá, cando quedara cuns colegas para vermos unha impresionante luzada e un amencer non menos impresionante. Debiamos estar agora costeando a estrema de Suecia con Noruega, polo cálculo que fixen á volta, en pleno día.

Ás 9 e algo da mañá xa tiña diante miña a Casa do Concello de Oslo, co seu par de altas torres cadradas, presidindo

un porto inzado de ostentosos veleiros, mercantes e contáiners, que me lembrou a moi moderna Casa do Concello da Illa da Arousa presidindo as humildes dornas e os barcos mexiloeiros do portiño do Campo.

Pouco despois, en terra firme, puíden ver como o noruegués –lingua con só un millón e pico de falantes máis có galego– é idioma normal, oral e escrito, dun rico estado que rexeitou entrar na UE. E comprobei o que xa me dixeran, que Oslo é a capital máis cara de Europa, pero tamén das máis tolerantes, como apreciei no inmenso Parque Vigeland –a maior colección do mundo de esculturas dun mesmo autor– aberto día e noite, sen vixilancia, aínda que supoño que hoxe algunha haberá, despois do recente roubo dos cadros de Munch no Museo de Oslo, entre eles o tan coñecido *O Berro*, símbolo da soidade e da desesperanza do home do séc. XX.

O museo dos barcos viquingos de Oslo –a Vikingskipshuset– por fóra parece unha igrexa, non moi grande, nada comparable en edificio e contido co museo dos barcos da bretona Douarnenez. Nel está a famosa nave de Oseberg, de 22 m. de eslora e 5 de manga, preparada para andar a vela ou para navegar con 30 remeiros. Este barco viquingo descubriuse en 1903, despois de mil anos enterrado nun terreo arxiloso; tiña unha cámara mortuaria con-

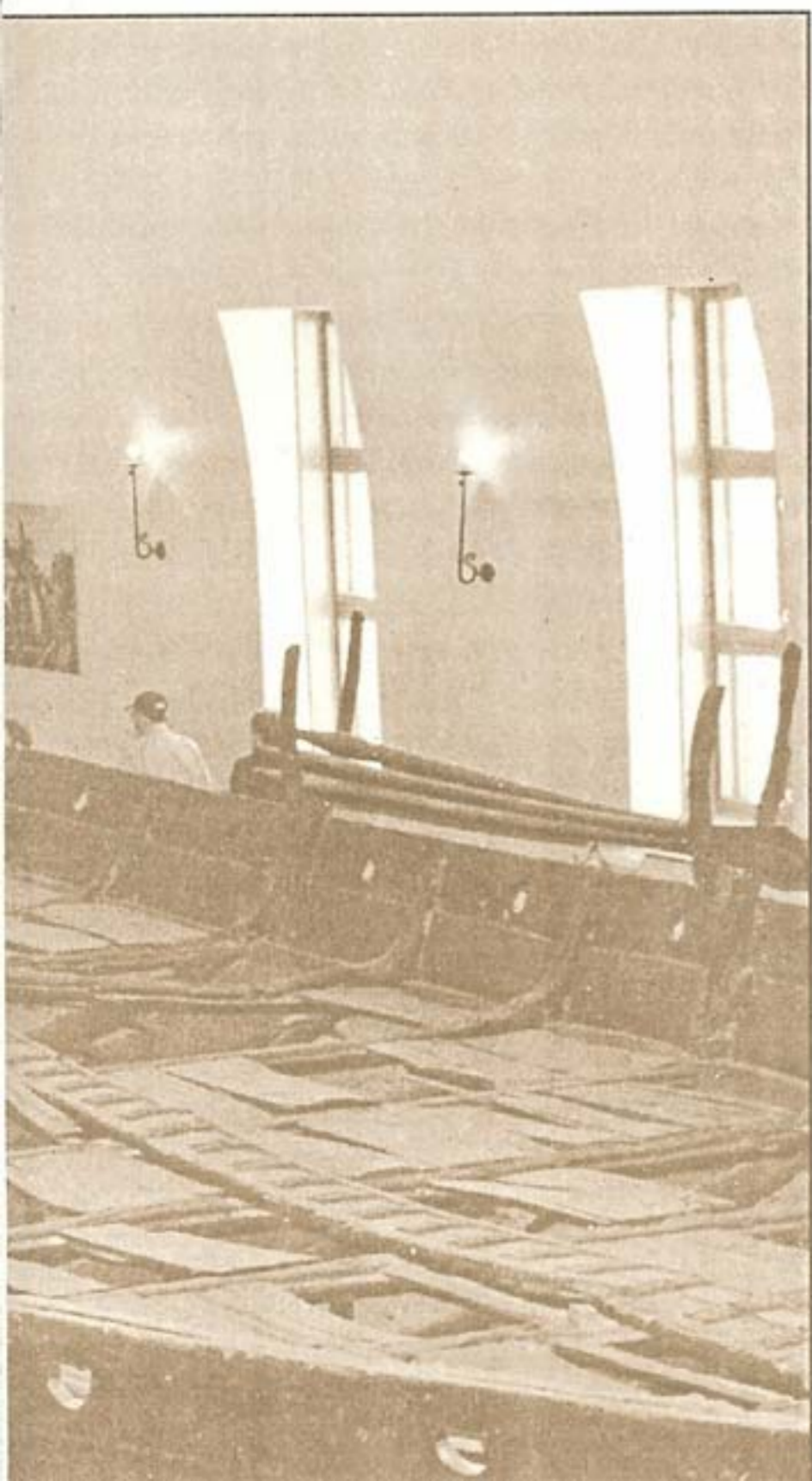


tra a popa e diversas pezas hoxe expostas no museo, entre elas, un carro, trineos e ferramentas varias para que as puidese usar o defunto nas empresas da súa nova vida despois de morto. Outra nave exposta é a de Gokstad, de mediados do séc. IX, de fasquia e medidas semellantes á nave de Oseberg, pero sen a riqueza decorativa da roda desta.

De volta de Oslo, percorrín a ribeira do fiordo de Kiel, nada comparable en beleza e tamaño ós fiordos noruegueses nin ás rías galegas. Andei uns 6 ou 7 km desde o fondo dese fiordo ata a entrada do canal, para pasear polas súas beiras, ver como a xente ía e viña nun barquiño que cruzaba os 100 metros de ancho dese laño e, sobre todo, contemplar as manobras que facían os mercantes e os veleiros nas esclusas, para saíren ó Báltico ou para comezaren a travesía ata o mar do Norte.

Realmente todo isto xa o tiña todo imaxinado, pois cando eu era novo, meu pai —e algunha vez meu tío Andrés— falábame de travesías por esa canle para ir de Rotterdam a portos de Escandinavia. E moitos anos despois, paseando polo Vao da Illa e polo Carreirón, Pablo Iglesias, o de Dorna, falárame das súas travesías por mares e canles como a de Kiel.

*Nave de Oseberg. Museo Viquingo de Oslo.  
Foto: F. Fernández Rei*



## A 7ª lista

Lino Prieto "Soco"

Foi alá polos días dos Encontros do 2003 na Illa de Arousa cando lin na prensa sobre idea de demandar unha lista de inscrición propia para as embarcacións tradicionais, algo tan necesario coma favorecedor para este tipo de embarcacións e que contribuiría en boa parte ó inventariado deste patrimonio material, un simil válido en terra sería o que pasa coas motos e coches antigos que adquiren a categoría de vehículo histórico ó acadar certo tempo, e con ela condicións especiais en aseguradoras, impostos, etc...

En principio deixarían de ter a mesma consideración para cáseque tódolos efectos os iates, lanchas e demais embarcacións con todo tipo de luxos e ostentacións que as bucetas, lanchas xeiteiras etc..., non segue os dictados da lóxica que embarcacións tan dispares rematen metidas todas no mesmo saco. Cando se fala de sétima lista falamos de ocio, pero non se está tendo en conta a laboura de divulgación, fomento e conservación da nosa historia e da nosa cultura marítima, ou ó caso, os nosos avós ían traballar en 4.70? o meu polo menos gañouse a vida cunha dorna a vela. É neste punto onde se empezan a definir claramente as diferencias entre distintas características das embarcacións tradicionais das puramente destinadas ó ocio; xa que un barco de madeira a vela implica unha serie de tratamentos coma darlle o breu, aceite de liñaza, reclavar, estopear... e estes coidados tamén forman parte da nosa cultura e tradición, e outra cousa moi diferente e coller un snipe dar un paseo, endulza-lo e deixalo tirado no garaxe tanto tempo como se queira.

Nestes tempos nos que os portos deportivos están considerados en moitos casos a panacea turística, as cousas pónense especialmente crudas xa que dentro da sétima lista a única diferenciación entre os tipos de embarcacións que se inclúen nela é o tamaño. Imos tomar un exemplo verídico para deixar máis claras as cousas; No espigón do porto de Ogrobe, en frente ó Pavillón de Deportes Náuticos, hai dous pantaláns, a mediados do vran apareceron neles cadansúa notificación nas que viña dicindo que se pretende regularizar a situación dos

amarres, os de terceira lista son gratuitos e xestionados a Confradía e os de sétima son de pago e dependen de Portos. A partir deste momento por unha dorna de nove cuartas (por 9 m2 como me dixo a funcionaria) pagaríase uns 24 euros mensuais, que son uns 300 ó ano, polo que ó cabo duns anos terías gastado máis no amarre que no propio barco. Estamos falando da tarifa máis baixa, xa que son pantaláns sen iluminación, sen fingers, vixilancia, toma de auga doce, toma de electricidade (innecesarias para as embarcacións tradicionais), faltanlle cornamuzas, con algunha taboa rota e con síntomas de abandono dende o día da súa inauguración. Por outra parte para as asociacións que posúan de algunha embarcación recuperada de maior tamaño os prezos van subindo, é dicir, poderíase dalo caso de que non fora posible afrontar os custes dos amarres, e todo isto o único que fomenta é desánimo para toda a xente que nos movemos neste mundiño, xa que si se empezan a botar contas o resultado é que se che quiten as ganas de manter embarcacións, e todo o demáis.

---

*Se empezan a definir  
claramente as diferencias  
entre as distintas  
embarcacións*

---

Como queda claro a única diferenza entre unha lancha de 15 metros, 400 CV e grifería de ouro e unha dorna que podería estar atracada ó costado, é o tamaño, polo demáis ambas son meros obxectos de recadación, non importa a aportación cultural e o significado que cada unha teña.

Unha tarde comentaba Parada na Illa que con isto dos pantaláns íase perder algo moi importante: as escoras, pero parece que hai quen está especialmente interesado en que non desaparezan, ó paso que imos habernos de ter que preguntar en canto nos alquilan os 9 m2 de praia para varar as nosas dornas. Por isto e máis deberíamos considerar moi seriamente a iniciativa de ter unha lista específica e que se modifiquen algúns puntos da lexislación para que se nos teña un pouco máis en conta.

## Cousas para o 2005

Xaquim

Cunha visión de conxunto o 2004 pódese considerar unha boa campaña, e coma tódolos anos andamos dicimos que son de "transición", por non ir contra da norma direi que este tamén o foi. Albíscanse novos tempos, o número de

asociacións medrou considerablemente e con isto o nivel de esixencia e profesionalidade, sen embargo mantemos a estrutura e esquema de funcionamento de sempre, que nalgún momento teremos que afrontar, non por pechar os ollos deixa de chegar o día, que así se faga.

Temos por diante o VII encontro de embarcacións tradicionais de Galicia, que coma sempre diremos que teñen que

ser os mellores, que así sexa. O reto da continuidade e consolidación de Ardentía, que Dio-lo vexa.

A Confederación Ibérica conseguindo a tan necesitada lexislación europea de protección das embarcacións tradicionais, que eu a vexa.

E como sempre é mellor comer e cantar que andar a chorar remato cacaxando aquilo de "sempre andas dicindo para o ano que ven..."

Seguimos a traballar

Foto: Rosa García



**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](mailto:fgcmfgalicia@mixmail.com)

**EQUIPO DE REDACCIÓN:**

Rosa e Jabucho.

**FOTOGRAFÍA:**

Rosa García

F. Fernández Rei

**COLABORADORES:**

Lino, Luís Rei, F. Fernández Rei,

Xaquín e Víctor

**DESEÑO E MAQUETACIÓN:**

Fonsi - AMR Comunicación

**5º**

ESPECIAL  
COLECCIONABLE

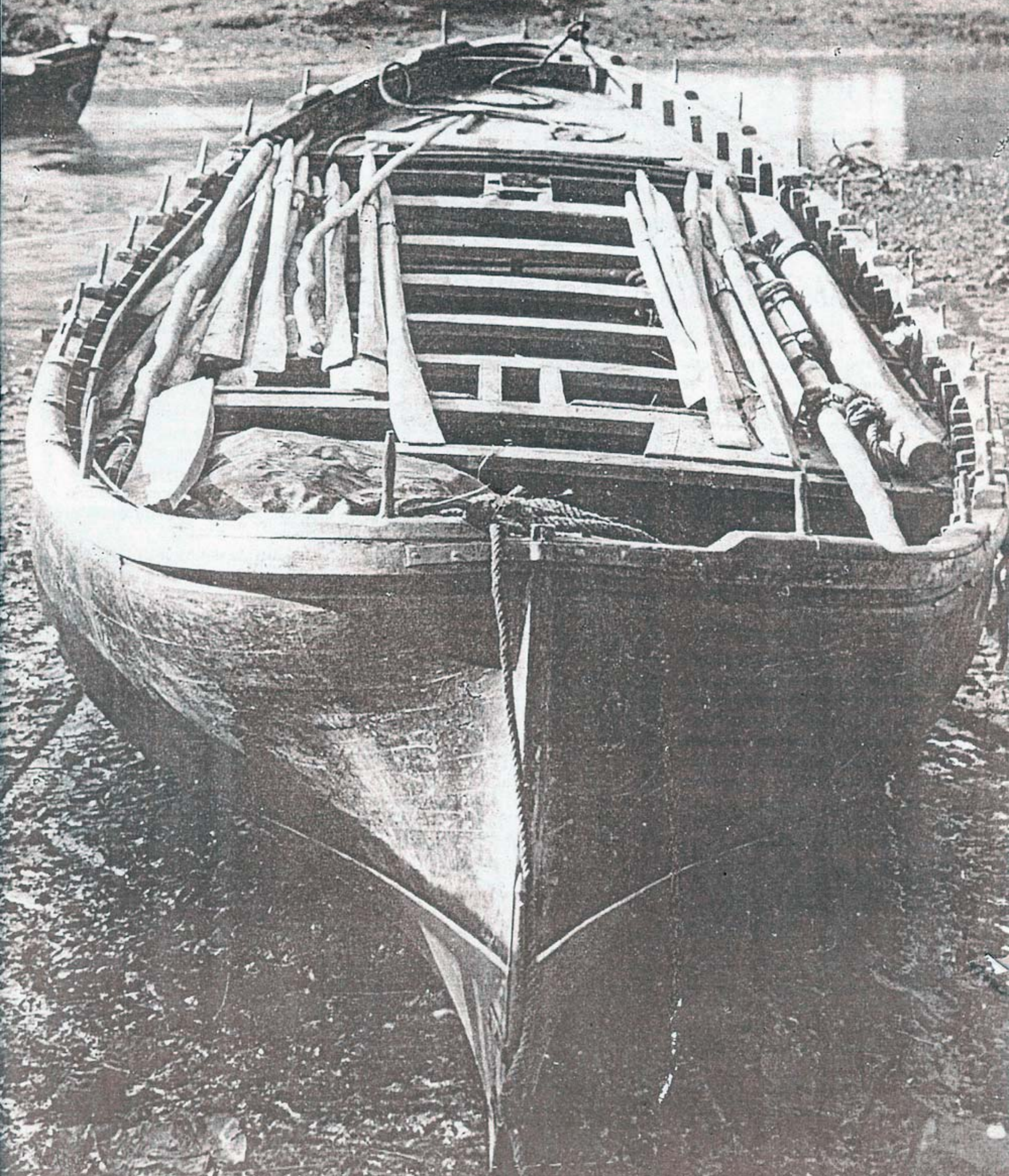
# A Trainera

unha embarcación polémica



FGCMF

[fgcmfgalicia@mixmail.com](mailto:fgcmfgalicia@mixmail.com)



XULLO -2001  
BOUZAS-VIGO



## TRAINERA, TRAIÑEIRA OU TRAIÑA?

*O nome que empregaron os mariñeiros galegos para denominar esta embarcación foi o mesmo que se empregaba no Cantábrico, é decir trainera, que faenaba preferentemente cunha arte de cerco chamada traíña, aínda que en Galicia e Portugal a este arte se lle coñece como cerco de xareta. Hai uns 20-30 anos, non se sabe moi ben porqué o nome de trainera mudou a traíñeira, ben por unha galeguización ou ben por en-*

*tender que derivaba da arte chamada traíña. En Portugal o nome que lle quedou a esta embarcación foi o de traineira.*

*Polo tanto podemos referirnos a estas embarcacións como traineras, traíñeiras, traíñas, xa que neste último caso o que daríamos a entender é que imos bogando ou imos ver regatas de artes de cerco, non de embarcacións.*

para facer rentables as súas inversións conserveiras. Estas necesidades non as cubrían as embarcacións que traballaban

co arte de enmalle coñecido como "o xeito".

A introducción masiva de traineras usando o cerco de xareta (traíña), provocou unha gran abundancia de sardiña fresca nos portos, coa conseguinte baixada de precios (o que pretendían os conserveiros) cos que non podían competir os xeiteiros que se veían impotentes por canto a súa economía non lles permitía mercar xaretas (4.000 pts. do ano 1899), moito máis caras que o xeito, ademais os xeiteiros acusaban ás traineras de ir deixar as rías sen sardiñas en pouco tempo. A todo isto sinalar que os propietarios das traineras e das xaretas eran os conserveiros que tiñan o suficiente poder adquisitivo e miraban a compra das embarcacións e artes como unha inversión para millorar a actividade conserveira. Este feito supuso a súa vez un auténtico cambio social na Galicia mariñeira, xa que por primeira vez aparecen os salarios e asalariados, os homes a bordo das traineras e as mulleres nas conserveiras.

*Hacia 1905-1906 a trainera está totalmente consolidada en Galicia. En Portugal a primeira traíñeira entra o 19 de abril de 1913 procedente de Vigo.*

O conflito pesqueiro resolveuse na medida en que os conserveiros deixaron de ser armadores e facilitaron os medios económicos para que os mariñeiros mercasen as traineras e as xaretas.

A chegada dos barcos a vapor foi desplazando as traineras para a pesca da sardiña, alá polos anos 20, nembargantes continuaron utilizándose para as tradicionais regatas.

### HISTORIA E EVOLUCIÓN

Víctor

A trainera ten a súa orixe no litoral Cantábrico e costátase a súa chegada a Galicia, en concreto a Viveiro, no ano 1896. O ano seguinte, chega á Ría de Vigo a primeira trainera, que será destruída polos xeiteiros a raíz das liortas que xurdiron coa súa chegada. Nos dous anos seguintes comezaron a chegar a mesma Ría dúcias de traineras procedentes do País Basco que viñan cargadas a bordo de vapores, ata o punto de que en 1899 se matricularon en Vigo 100 traineras só en tres meses. Esta situación creou gravísimos conflitos entre os mariñeiros que tradicionalmente viñan pescando ó xeito e os mariñeiros das traineras, chegándose a queimar e incluso dinamitar algunhas destas embarcacións, como ocorreu en Porto do Son, abordaxes ós vapores que traían a traineras para destruílas, continuas agresións físicas e verbais, etc.

Na orixe do conflito estaba o feito de que os conserveiros instalados en Galicia precisaban ter sardiña fresca, en abundancia e con certa constancia como



# AS REGATAS DE TRAINERAS

Se dan únicamente nas poboacións mariñeiras galegas e do Cantábrico

As primeiras regatas de traineras tiveron a súa orixe nas rivalidades entre embarcacións dos pobos veciños e de xeito

especial no regreso a porto logo de pescar, xa que era necesario chegar axiña á subasta, antes de que o exceso de peixe procedente doutras traineras baixara os prezos do mesmo, e incluso non se atopara comprador.

A gran rivalidade e competitividade entre as tripulacións nas regatas, fixo que cada vez foran construíndose traineras máis lixeiras co fin de acadar maior velocidade, o

que novamente suscitou gran polémica nas competicións, chegando a darse o feito de que Pedreña competiu en 1944 cunha traineira de ¡164 KG ¡, obrigando A Federación Española de Remo a marcar definitivamente unhas novas medidas e pesos para a competición que son os seguintes:

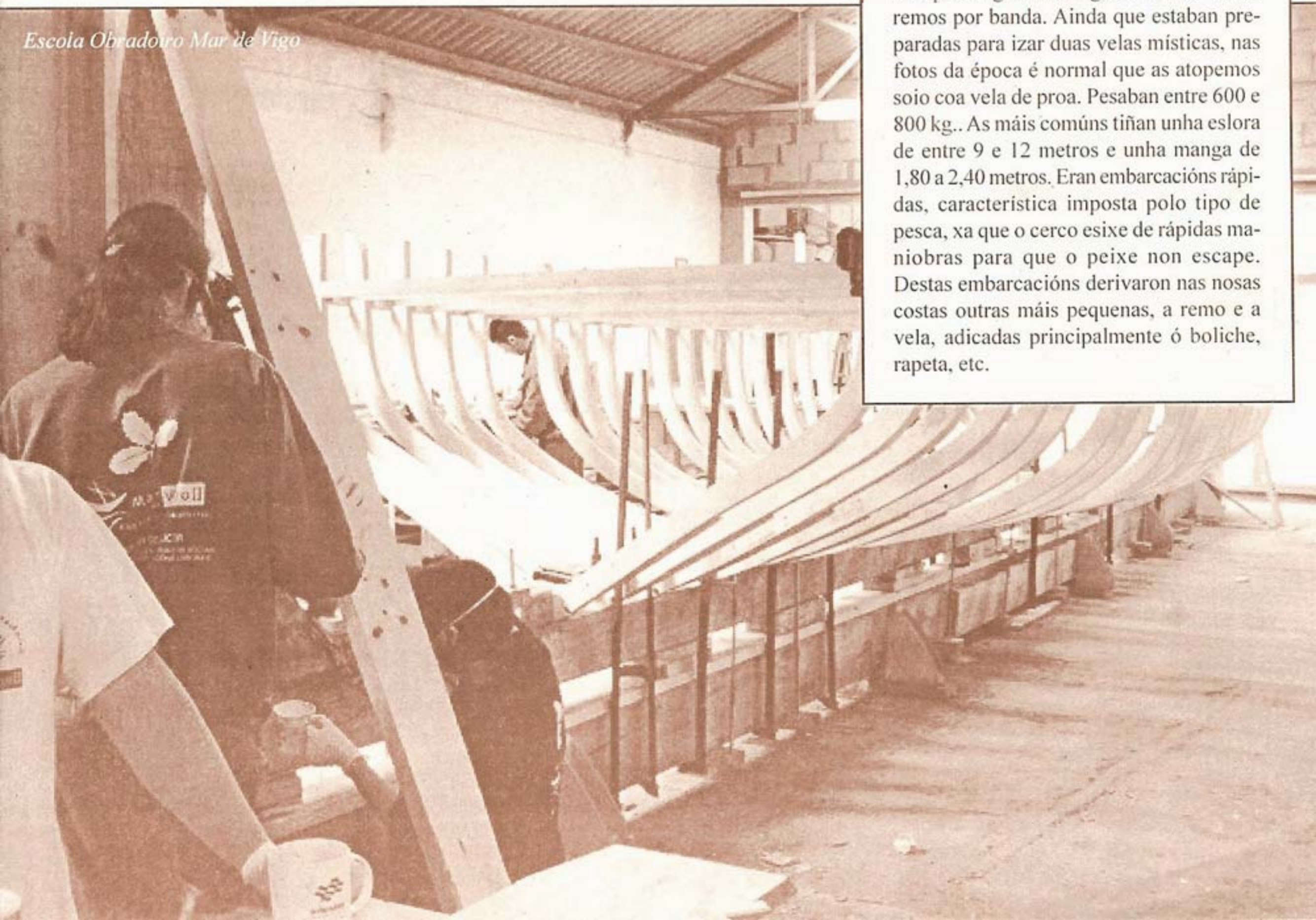
Eslora: 12 m. Manga: 1,17m. Puntal-popa: 0,75 m. Puntal-proa: 0,75 Peso mínimo 200kg.

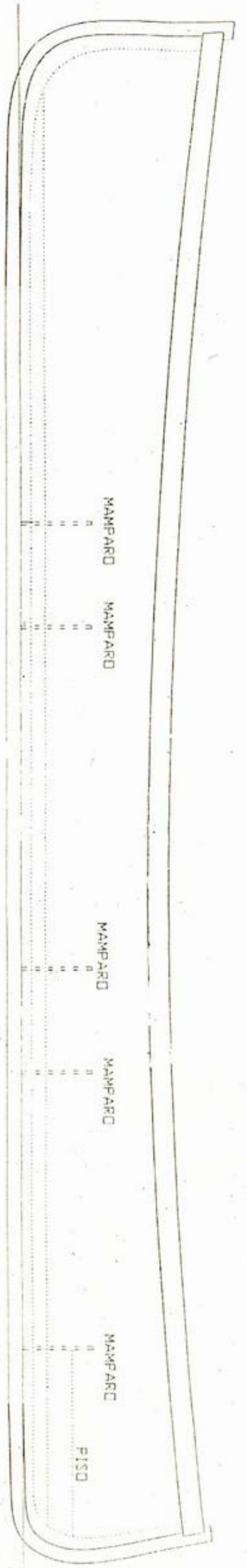


## CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DAS TRAINERAS DE PESCA

Eran grandes embarcacións tripuladas normalmente por 12 remeiros e un patrón pero algunhas chegaron a levar 9 e 10 remos por banda. Aínda que estaban preparadas para izar dúas velas místicas, nas fotos da época é normal que as atopemos soio coa vela de proa. Pesaban entre 600 e 800 kg.. As máis comúns tiñan unha eslora de entre 9 e 12 metros e unha manga de 1,80 a 2,40 metros. Eran embarcacións rápidas, característica imposta polo tipo de pesca, xa que o cerco esixe de rápidas maniobras para que o peixe non escape. Destas embarcacións derivaron nas nosas costas outras máis pequenas, a remo e a vela, adicadas principalmente ó boliche, rapeta, etc.

*Escola Obradoiro Mar de Vigo*





MEDIDAS DE RODA

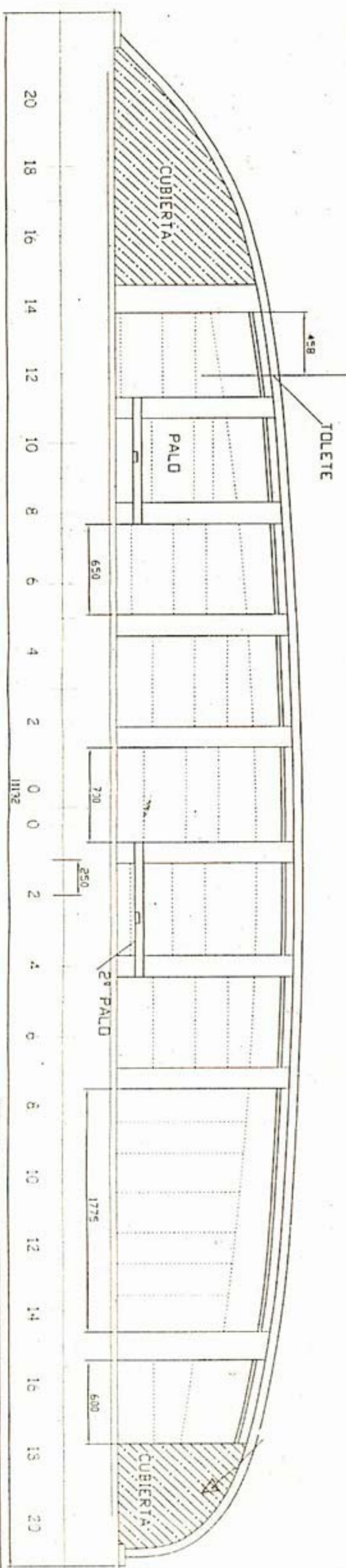
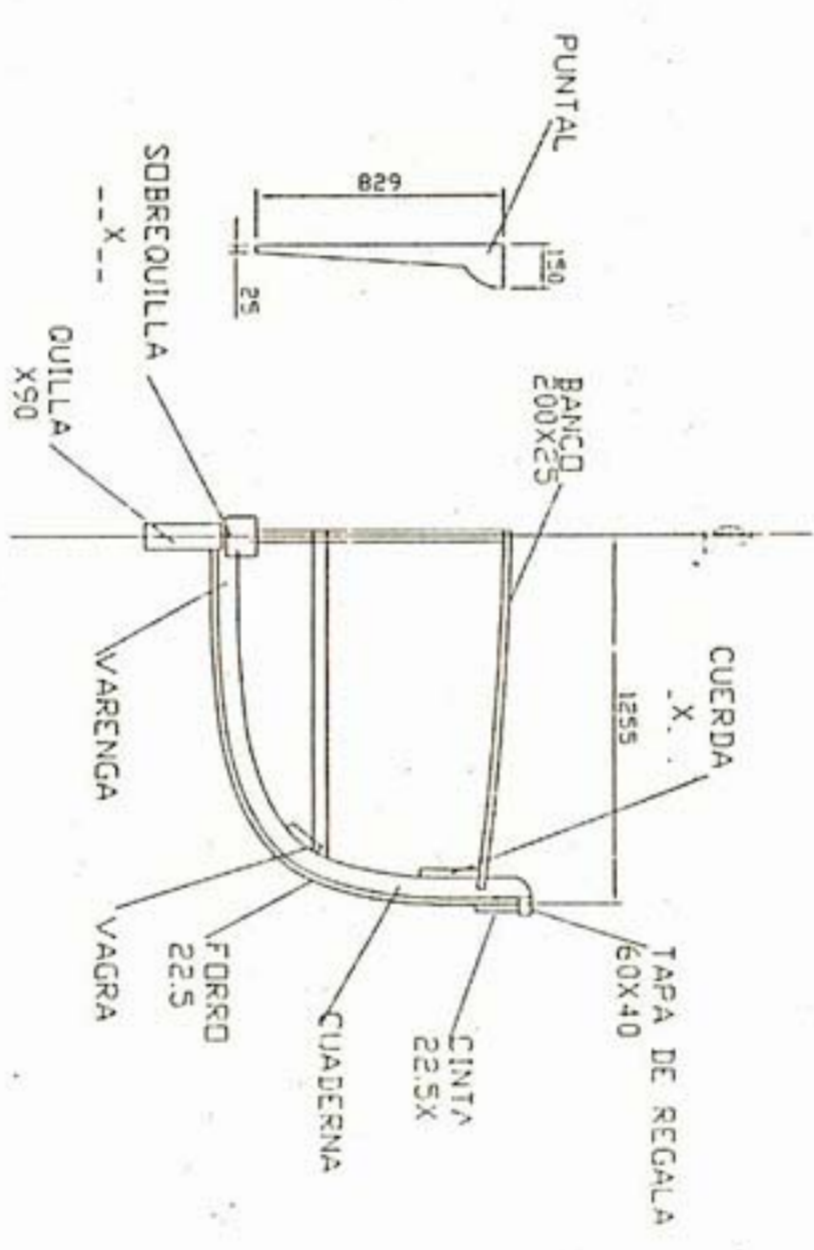


DIMENSIONES CONTRA-RODA

MEDIDAS DE CODASTE



DIMENSIONES CONTRA-CODASTE



ESCUELA GUERRILLERO MAR DE VIGO	
PROYECTO TRANSFERIA	
Autor: Fidel Simoes Martinez	
DISPOSICION GENERAL	