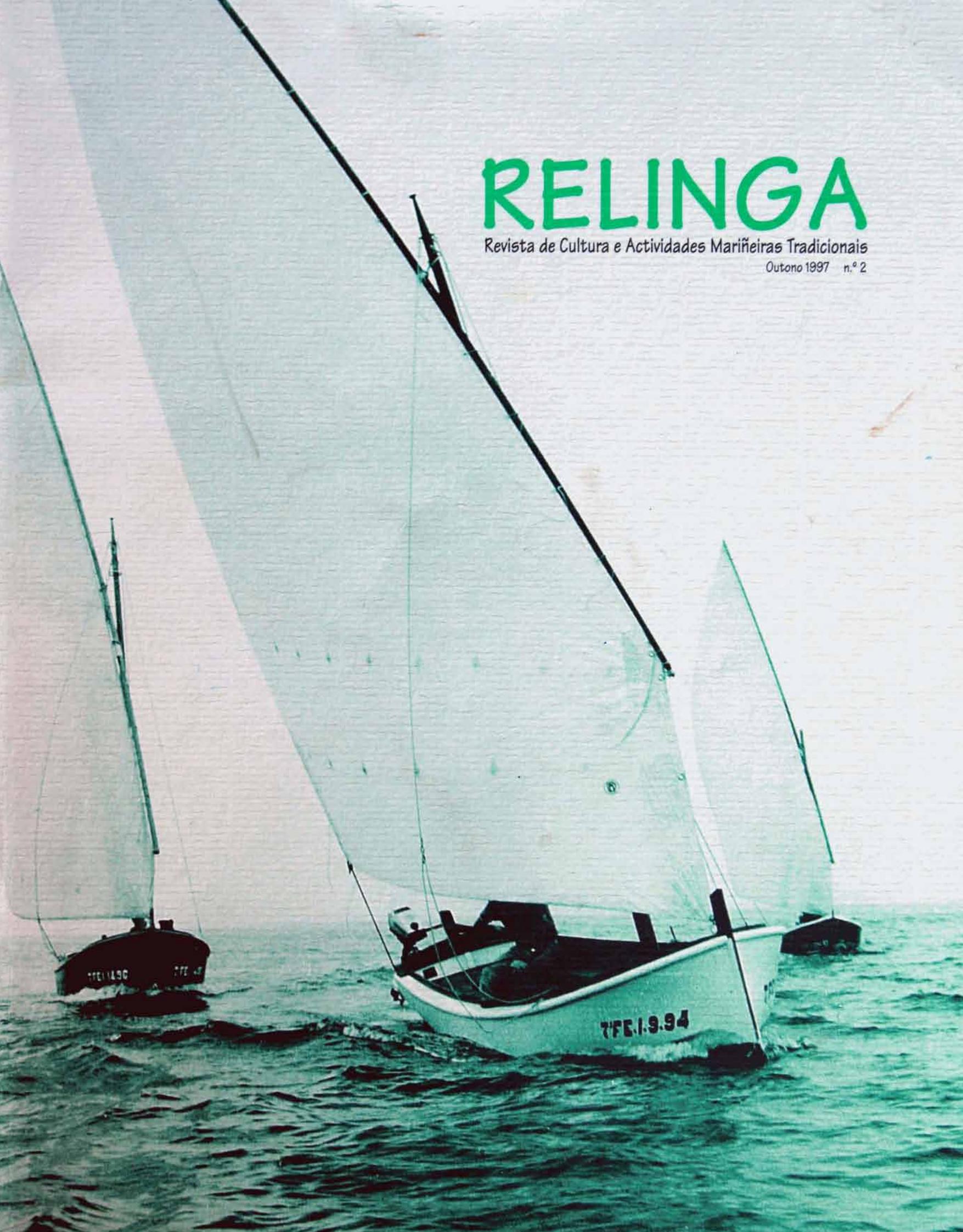
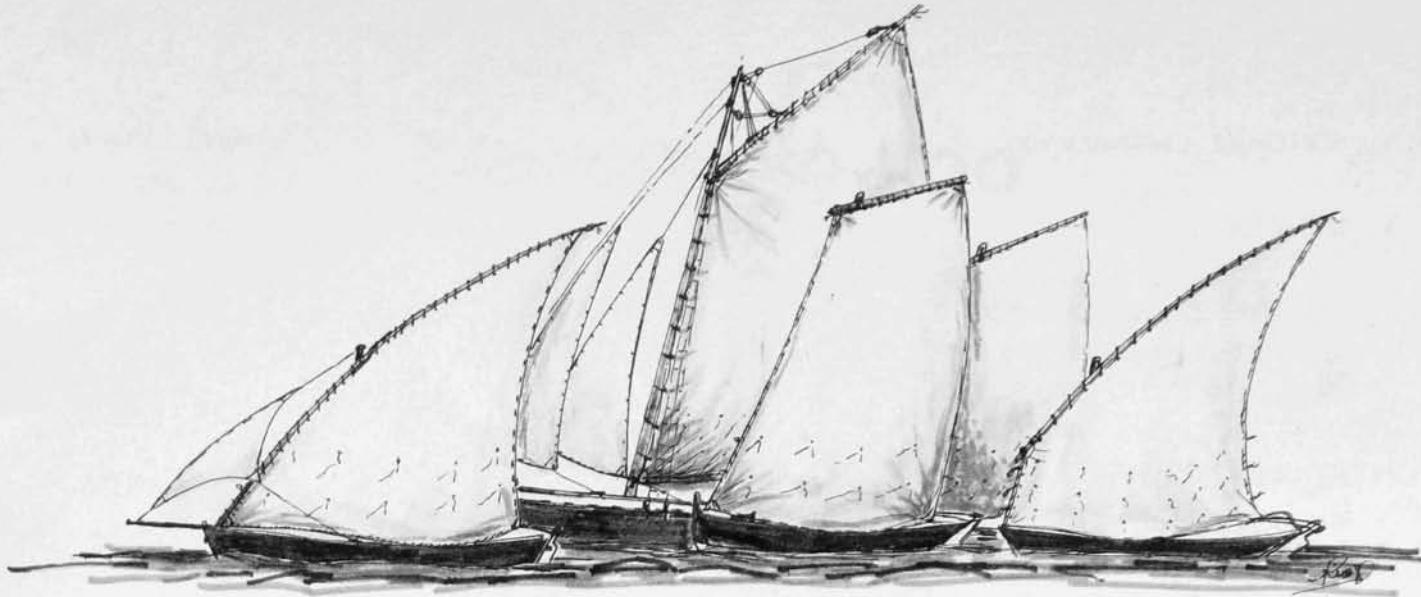


RELINGA

Revista de Cultura e Actividades Mariñeiras Tradicionais

Outono 1997 n.º 2





RELINGA

Revista de Cultura e Actividades Mariñeiras Tradicionais

Outono 1997 n.º 2

RELINGA

Revista de Cultura e Actividades
Mariñeiras Tradicionais

© Asociación Cultural Airela
Depósito Legal: C/1850-1996

Editor
Anxo Sampedro Millares

Co-Editor
Alberto Romero Bermo

Redacción e Colaboracións
Ramón Albert; Antón Álvarez Villar; Giraldo Cornincho; Xosé Luis Fernández Pérez; Pedro Rey; Suso de Toro; Marcelo Valeiras; Xosé Valtierra; Vizoso.

Fotografía
Fernando S. de Juan

Debuxo Técnico
Jaime García Leyra

Asesoramiento Lingüístico

Goretti Sanmartín

Producción

Francisco Sampedro Millares

Distribución

Montserrat González Santamaría

Diseño

Susa López

Imprime

euroGráficas Pichel, s.l.

Tel. 981 81 86 00

Santa Comba

Edita

A. C. Airela

r/ Ramón Piñeiro, 8 - 2º A

15702 Santiago de Compostela

Tel. 981 58 57 77

Fax. 981 58 54 61

As fotografías das páginas 4, 5 e 15 foron

cedidas por Carlos Rodríguez; as das pp. 16 e 24 polo C.D.V. Mascatiño; as das pp. 38 a 41 por Antón Álvarez Villar; as das pp. 42 e 43 por María Teresa Santos; as das pp. 44, 47 e 48 por Alberto Romero Bermo; as das pp. 45, 49, 50 e 52 por Ignacio Dopico; as da p. 61 pola Cofradía da Dorna. Os debuxos das pp. 35 e 36 son de Xulio López Caeiro e foron tomados do libro Cetáceos, focas e tartarugas..., de Xosé Manuel Penas-Patiño e Antonio Piñeiro Seage

As opiniões e valoracións contidas nos artigos son responsabilidade exclusiva dos seus autores.

RELINGA é unha revista de difusión cultural, sen ánimo de lucro. Véndese ó prezo de 500 pts. o exemplar.



SUMARIO

3. EDITORIAL. Levantar o voo.
4. MEMORIA.
6. ENCONTROS. Galicia - 97. Encontro de tradicións mariñeiras.
- 11 REGATA DA DORNA. A tradicional Regata da Dorna cobra perfís singulares. Unha vella regata anovada.
13. Homenaxe ós Vellos Veleadores.
15. VOLTA Á ILLA. A Volta á Illa xunta a todos.
16. REGATA DA MISERELA. Na Miserela decidiuse o Campeonato Galego.
17. REGATA DO COTELO. Consolídase o Trofeo de Castiñeiras.
18. ENCONTROS EN FERROL. A "vela clásica" de Ferrol.
21. RÍA DO EO. Os botes de Ribadeo.
22. A Lista de 1997. O circuito de dornas.
23. A LISTA.
24. CAMPIONATO GALEGO.



Botes de Ribadeo



A Fe en Deus en Galicia 97

27. OS CAMPIÓNS. Alberto e José Antonio abandeiran unha nova xeración.
30. FIRMAS. Por Suso de Toro.
31. ILUSTRACIÓN de Vizoso.
32. O MAR NOS MUSEOS. Museo do Pobo Galego.
35. COSTUMES E TRADICIÓN. As corridas de arroases.
38. O MEDIO NATURAL. Illas Cíes. Parque Natural.
42. A FALA. Coñece-lo mar e coñece-lo ceo.
44. OS BARCOS. Os Colin Archers. Veleiros con alma mariñeira.
54. ESCOLA DE NAVEGACIÓN. Gañándolle ó mar (I).
58. CRÓNICAS DA COFRADÍA. Asalto á Guadalupe.
62. TRIBUNA. Seguridade no mar.
64. APUNTES.
67. PUBLICACIÓNS.
72. AXENDA.



EDITORIAL

Levantar o voo

As nosas tradicións mariñeiras teñen unha raigame fondamente local, como corresponde a épocas nas que o illamento, a falta de comunicación e o localismo impuñan unhas relacións nas que a afirmación do propio semellaba esixir a negación do alleo: o propio de aquí, desta parroquia, fronte ó alleo, o da parroquia, do porto ou mesmo do lugar veciño.

Con esto non queremos negar que houbese relación entre uns e outros, e más no mar que é porta aberta e vieiro a todas partes, senón que sempre estiveron esos contactos mediatizados polo localismo profundo das nosas comunidades.

É certo que existen moitos elementos comúns pero mesmo cando eses son claros e definitorios, o rasgo local preséntase cáseque coma sustancial. Así, por exemplo, nos eidos que Staffan Mörling define como "cultura da dorna" e "cultura da lancha", que contan con elementos identificativos precisos e uniformes –fundamentalmente as embarcacións– non deixaban de suliñarse as diferencias entre as dornas mecas e as carreiranas, ou entre os oficios dos de Castiñeiras e dos de Carreira; ou na cultura da lancha non eran o mesmo as de Muros cás do Son ou as de Rianxo. O oficio, os costumes e, na base, a procedencia marcaban as diferencias.

Aquela riqueza, aquela variedade de formas locais, constitúe un rasgo definidor da nosa cultura. Por eso cómpre hoxe coidar e cultivar o propio e específico de cada un, pero sen caer no erro, que sería gravísimo, de negar o valor do alleo ou aínda de ignoralo. Hai que levantar o voo e ampliar as miras. Estará cada quien prendado do que é seu, ¿que menos?, pero tanto o que é seu coma o que é de outros, é dalgún xeito de todos.

Levantar o voo e ampliar as miras significa ter presente a diversidade das nosas tradicións mariñeiras no seu conxunto e sentilas todas como propias: ter o orgullo das dornas e dos botes de Ribadeo, aplaudir os Encontros Galicia de Embarcacións Tradicionais; admirar a afección dos ferroláns que poñen no mar aquela variedade de barcos; animar o empeño dos que andan a recuperar para a vela a fermosísima gamela de Coruxo e dos que manteñen os botes de Carril; apoiar as múltiples iniciativas –mostras, exposicións, conferencias– que axudan a coñecernos mellor e a cobrar conciencia da nosa indentidade; disfrutar cos raites e travesías dos confrades riveiráns...

Se os afeccionados de a pé, moitas veces simples espectadores –e animadores coa nosa presencia e alento– debemos facer estas consideracións, con moito más motivo os que están a empurrar e son motor destainxente recuperación e anovación que se está a facer coa nosa cultura mariñeira. Para eles un fundamental recordatorio: hai que sacar peito, apretar os dentes e ir avante no día a día cos proxectos ambiciosos que se teñen entre mans. Coas dificultades hai que contar, pero a vida e o traballo dos mariñeiros ofrecenos mil imaxes para solventalas. Que vallan estas dúas: todos os ventos son contrarios para quen non ten destino; pero téndoo, con ventos contrarios –e mesmo á mala– tamén se navega e, aínda que sexa esforzada, qué fermosa a navegación en bolina.

O ánimo para o esforzo que fai falta hai que buscalo onde sexa e tamén levantando o voo e mirando o panorama completo do noso universo. No conxunto é onde cobra senso o individual, e no senso é onde se cobran forzas para este labor que a Galicia que mira ó mar reclama.



MEMORIA

ACTIVIDADE	DATA	CLUBE	1º	2º	3º
Botes de Ribadeo					
Trofeo Santiago	27/ Xullo	C.V. Ría del Eo	Colorado	Vento	Enif
Trofeo Principado	8/ Agosto	C.V. Ría del Eo	Colorado	Airiños	Vento
Trofeo Xunta	10/ Agosto	C.N. Ribadeo	Colorado	Enif	Airiños
Trofeo Astilleros Pacho	19/ Agosto	C.V. Ría del Eo	Vento	Alcaraván	Airiños
Trofeo Concello de Ribadeo	21/ Agosto	C.N. Ribadeo	Vento	M.ª Antonia	Alcaraván
Trofeo Mesón La Amistad	28/ Agosto	C.V. Ría del Eo	Alcaraván	Vento	M.ª Antonia
Encontros de Ferrol					
Regata da Cabana	15/ Xuño	CM Ferrol	Elisa	Emilio III	Lula
Mugardos	19/ Xullo	CM Ferrol	Elisa	Enxebre	Lula
Praia de Cariño	26/ Xullo	CM Ferrol	O Galeón	Emilio III	Lula
A Graña		CM Ferrol	Enxebre	-	-
Caranza		CM Ferrol	O Galeón	Elisa	Lula
A Parrocheira	7/ Setembro	CM Ferrol	Elisa	Lula	Emilio III
Dornas					
Os Faros	5/ Xullo	Meca	Mallante	Pereca	Fuxe
Volta a Rúa	12/ Xullo	Mascatiño	Pobra	Pereca	Miserela
Trofeo do Carme	13/ Xullo	Meca	Pereca	Mallante	Pelexa
Regata da Dorna	26/ Xullo	Lagareu	Mallante	Atrevida	Fita
Cidade de Riveira	2/ Agosto	Lagareu	Pelexa	Bandaorriño	Mallante
Volta á Illa	9/ Agosto	Dorna	Mallante	Atrevida	Pobra
A Miserela	23/ Agosto	Mascatiño	Pereca	Velaíña	Miserela
O Cotelo	23/ Agosto	Lagareu	Mallante	Ancora	Atrevida
A Guadalupe	12/ Setembro	Mascatiño	Pereca	Pobra	
Memorial	20/ Setembro	Lagareu	Mallante	Pereca	Mañana



MEMORIA

PARTICIPANTES

Airiños; Temerario; Mare Nostrum; Muxacán; Alcaraván; Arnela; Fumarel; Alavanco
Alcaraván; Mare Nostrum; Caladiño; Enif; Monifacio; Fumarel; Temerario; Milesio; Muxacán; Fuxo;
Arnela; Lúa; Manuela
Mare Nostrum; Alavanco; Fuxo
Berbesa; Temerario; Caladiño; Fuxo; Fumarel; Colorado; Milesio; Muxacán; Lúa; Manuela; Mazarico;
San Miguel; Maitana María; María Teresa
Mare Nostrum; Enif; Airiños; Berbesa; Temerario; Alavanco; Colorado; Fumarel; Mazarico; Caladiño;
Aturuxo; Fuxo; Muxacán; Lúa; Maitana María; Manuela; Cancelos
Airiños; Berbesa; Colorado; Caladiño; Aturuxo; Enif; Temerario; Fumarel; Mare Nostrum; Fuxo;
Milesio; Muxacán; Manuela; Mazarico

...
Gorka; Pombiña; Covecha; Moria; Penta Morión

...
Áncora; Volandeira; Pelexa; Andrea; Marijuana; Chunga; Fuxe; Carolinas; Rosiña; Golfiña;
Bandaorrío; Sotavento; Bichasa; Astusia; V. Mareira; Peirao; Kenlla; Siñá María; Conins; Mañana;
Teis; Mariansiña

Pereca; Atrevida; Andrea; Volandeira; Rosiña; Fuxe; Pombiña; Sotavento; Vento Mareiro; Golfiña;
Chunga; Bichasa; Fanequeira; Peirao; Teis; Mariansiña

Pereca; Pelexa; Volandeira; Mañana; Rosiña; Golfiña; Andrea; Miserela. . .

Pobra; Pombiña; Moria; Gorka; Litri; Covecha; Josefa; Penta Morión; Camelia; Kenlla; Carglas
Volandeira; Mañana; Andrea; Golfiña; Sotavento; Bandaorrío

...
Atrevida; Pobra; Andrea; Áncora; Volandeira; Velaíña; Pombiña; Miserela; Camelia; Rosiña; Golfiña;
Gorka; Bandaorrío; Punta B.; Covecha; Teis; Carolinas; Vento Mareiro



ENCONTROS

Galicia-97. Encontro de tradicións mariñeiras



A dorna Meca facendo a maniobra



Botadura do Racú, recuperado pola Asociación de Amigos da Dorna Meca

Celebrouse o III Encontro Galicia 97 de Embarcacións Tradicionais e queda na boca o sabor agrioce do que xa pasou e a perspectiva da espera ata o 99, ano no que agardamos o seguinte Encontro.

A exposición realizada pola Federación Galega pola Cultura Marítima, co apoio do Museo do Pobo Galego, instalouse nunha carpa ó pé do peirao e contou cunha nutrida asistencia de curiosos e afeccionados. Ali houbo oportunidade de achegarse á realidade multifacética da nosa cultura do mar: maquetas, aparellos, artes, libros, paneis sobre o medio natural...

No mar houbo representación de praticamente todos os barcos tradicionais das nosas costas: a lancha, a gamela, a buceta, o sancosmeiro... e as dornas, moitas dornas. Presencia portuguesa tamén, coa lancha Fe en Deus; botadura do racú, que se incorpora así ó patrimonio cada vez máis enriquecido dos barcos tradicionais recuperados; e reinado da Meca, a dorna propia daqueles mares do Grove.

Foi notable o esforzo do Clube de Mar Ferrol que acudiu con tres dos botes da súa flota. A Cofradía da Dorna de Riveira estivo presente coa súa flotilla de dornas de gran porte. E a Escola Naval de Marín veu por primeira vez ós encontros co buque Arousa, de dous mastros. E esta presencia significativa é de suliñar e agradecer por tantos motivos. Mágua que non puideran vir os botes de Ribadeo que deixarian impresionados coa súa prestancia ós afeccionados que non saen das rías do oeste.

Persoeiros significados responderon coa súa presencia a esta convo-



ENCONTROS

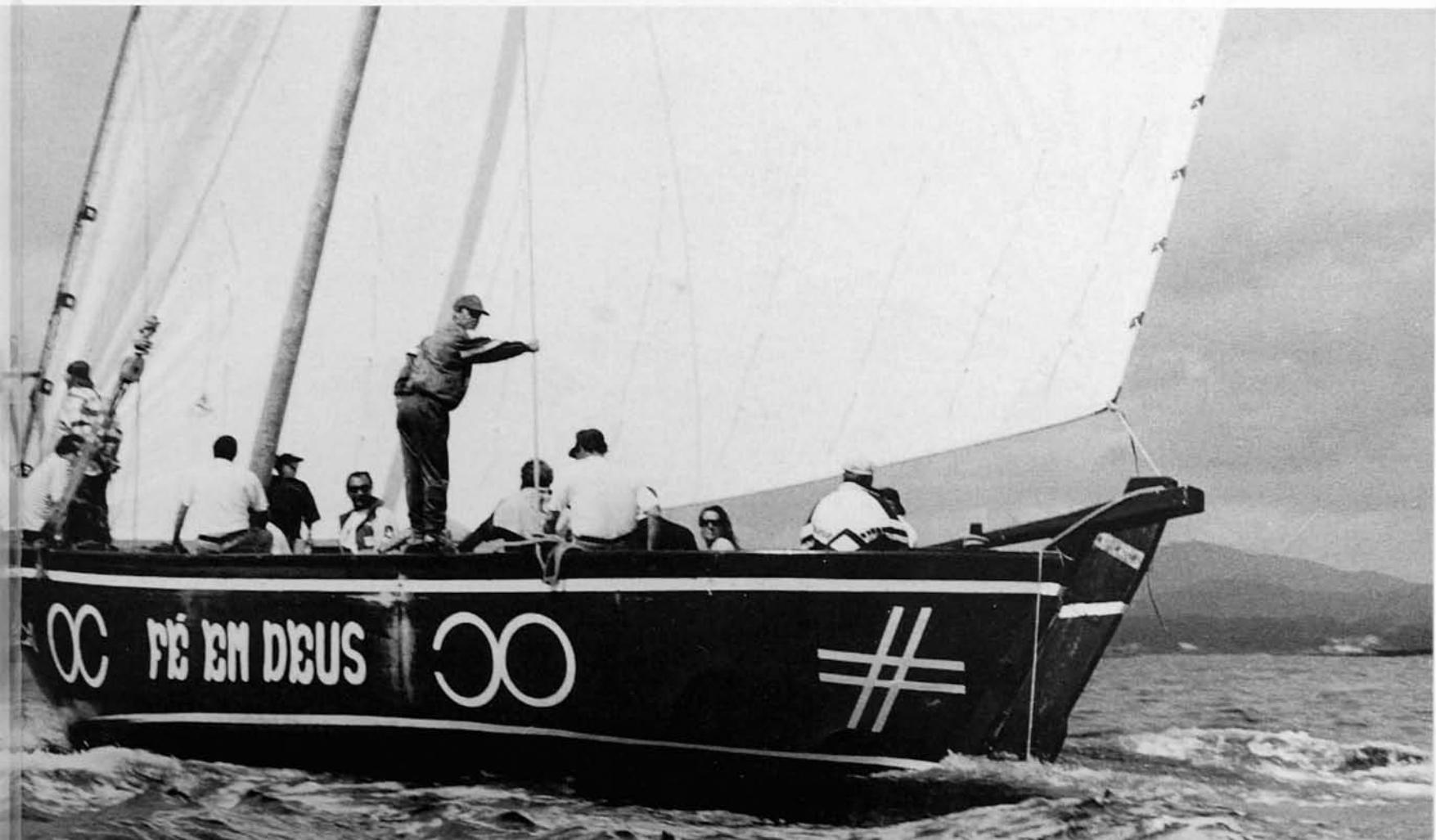
catoria galega: Mr. Bernard Cadoret, director da revista *Chasse Marée*, a publicación sobre embarcações tradicionais de máis prestixio entre cantas se editan no continente. O Dr. Joao Filipe Galvao de Carvalho, responsable da exhibición náutica da Expo 98 que se celebrará en Lisboa, que dirixirá o seu foco de atención á vida nos mares e océanos. Foi precisamente o Dr. Galvao quen fixo entrega do trofeo Ben Feito para a embarcación con máis vontade participativa ó longo dos encontros, e que recae en Búrbida, un bote con vela latina armado en Arcade.

E no medio da actividade despregada en torno ó núcleo central da exposición, a Regata dos Faros, esperada polos afeccionados como a primeira cita da tempada. Máis de vinte dornas, con nordeste fresco, con rachas de vintecinco nós, medíronse co mar e co vento cando ainda as tripulacións non lle tiñan tomado o pulso ós barcos e ás velas. A regata foi dura de verdade, os abandonos foron frecuentes e a todos debeullese pasar pola cabeza nalgún



A buceta Boureante, procedente de Poio

Significativa presencia portuguesa no Encontro





ENCONTROS

momento a idea de deixalo. Pero o feito que hai que salientar é que en medio de circunstancias tan adversas non houbo percance ningún, o que dá idea da prudencia dos participantes e do nivel dos regatistas que acudiron á cita.

Mallante abriu o capítulo dos primeiros postos, seguida pola Pereca, establecéndose desde este momento unha rivalidade que se prolongaría toda a tempada e que tería o seu segundo asalto días máis tarde, nas mesmas augas, cando no Trofeo do Carme se invertiron as posicións de chegada.

Unha vez en terra os participantes na regata asinaron, xunto cos demais patróns presentes no Encontro, unha carta dirixida ó Presidente da Xunta que foi botada ó mar e recolleita semanas máis tarde nuns exercicios de salvamento, e entregada en destino por Protección Civil, segundo nos contan os Amigos da Dorna Meca.

Traballo duro na Regata dos Faros



Os botes de Carril no Encontro

Regata dos Faros: A toda vela con rachas de vintecinco nós

Manuel e Eduardo Parada
na Fuxe







REGATA DA DORNA



Varada das dornas ó término da primeira xornada da Regata

A Regata da Dorna cumpriu as expectativas que Lagareu, o Clube organizador, tiña postas nela, e que se poden enunciar dun xeito sinxelo en dúas palabras: unha regata singular. A satisfacción de Adelino Formoso Dosil, Presidente da A. C. Lagareu por Barlovento, era clara: "Conseguimos o noso obxectivo, ter unha Regata na que se manifeste a filosofía do noso clube e que faga destacar o papel protagonista de Riveira no mundo da dorna".

E non era para menos. Xuntáronse en Riveira vintecatro dornas para disputar as catro probas de que constou a Regata. Faltaron, -e hai que reseñalo-, por diversas causas os da Illa e os de Pobra, e entre eles dúas dornas que estaban dando que falar: a Pobra e a Pereca. Pero para nada desmereceu a Regata que contou con representantes de diversos clubes e sobre todo cos mecos, que viñan coas súas mellores armas.

Pode que fose por falta de concentración, por mala sorte ou por calquera outra circunstancia, pero

Montando o Sinal do Castro,
no Paso do Canal

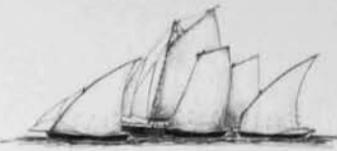
A tradicional Regata da Dorna cobra perfís singulares. Unha vella regata anovada

os de O Grove non tiveron os resultados que cabía esperar deles.

A descalificación da Fuxe, de Manolo Parada, xunto coa Golfinha de Alberto Romero, na Pasantía das Airoas; e a rotura dos envergues da Pelexa, de Isidro Mariño, na Ida e Volta ó Camouco, determinaron que perderan opcións para a calificación final. Foi particularmente rifado o Paso do Canal, con ventos duros do NE na primeira fase da proba, ata que, montado o sinal do Maño, os ventos frouxearon, de maneira que se se tivese aplicado estrictamente o regulamentado moi poucos terían entrado a tempo.

O triángulo de Lagareu, que había de celebrarse a continuación do Paso do Canal, foi suspendido por falta de vento.

Pero á beira dos aspectos deportivos hai que resaltar tamén outros. Inda que dou traballo, houbo unha ben fermosa varada de dornas. Todas as embarcacións participantes quedaron no alto do varadoiro, en tres fiadas, co pao posto para resaltar a súa presencia, de xeito que chamaron a atención de cantos por alí pasaron e particularmente a dos vellos que se achegan ó mentireiro. A cea de irman-



REGATA DA DORNA



A saída da Pasantia das Airoas

dade, que puxo de manifesto o bo sentir de todos os presentes na Regata, por riba de diferencias deportivas. A Homenaxe ós Vellos Veleadores, que a máis dun curtido regatista púxolle auga nos ollos, ó facérselle entrega a aqueles deportistas —que o son— do trofeo de Deporte Galego en recoñecemento ó seu dominio da vela. E o trofeo Concello de Riveira, unha magnífica dorna de prata, feita a escala, de corenta centímetros de eslora, que por este ano quedará en Riveira —ó ser Lagareu o clube gañador da Regata— e que para o ano volverá a ser disputado entre os clubes que acudan á Regata.

O patrocinio do Concello de Riveira e da Expo-Barbanza permitiu levar adiante esta iniciativa de Lagareu, organizada coa colaboración do Clube Náutico de Riveira. Estaremos moi pendentes de ver a continuidade e a consolidación desta Regata.

Adelino Formoso recibe de mans de José Luis Torres Colomer o trofeo Concello de Riveira





D. Pedro
Caamaño
Cendón, de Muros



D. Fernando
Túñez,
de Noia



D. Domingos
Lorenzo,
de Taragoña



D. Angel
Sampedro,
de Carreira

Homenaxe ós Vellos Veleadores

Dentro das actividades que se organizaron en torno á Regata da Dorna, e coincidindo coa entrega dos Trofeos, tivo lugar a Homenaxe ós Vellos Veleadores. Foi un acto entrañable e emotivo, e cheo de fondo significado para todos os que participan dun xeito ou doutro nas actividades dos barcos tradicionais.

Estes vellos veleadores, a bordo dos mesmos barcos dos que agora se disfruta nas regatas ou nas travesías de lecer, desenvolveron a súa vida profesional en condicións verdadeiramente penosas e, polas referencias que nos chegan, con espírito autenticamente deportivo.

Na homenaxe deste ano, a primeira homenaxe destas características que aquí se celebra, foi estimulante sentir o aplauso pechado que todos os concorrentes ó xantar e entrega de trofeos da Regata da Dorna tributaron ós homes seleccionados. Estaba alí D. Pedro Caamaño Cendón, mariñeiro de Muros, proposto pola Confraría de aquel porto, que andou no que alí chaman canoas e outros portos bujetas, e que manifestaba o seu "asombro e agradecemento porque a estas alturas e cando nada esperaba se reconñecera así o seu traballo".

A proposta do Clube Náutico de Portosín foi homenaxeado D. Fernando Túñez, de Noia, en representación de tantos patróns e mariñeiros dos pataches e pailebotes que fixeron a navegación de cabotaxe polas costas da Península. No ano 92 tivo en sorte D. Fernando Túñez levar a reproducción da carabela Santa María –*La Gallega*–, que se fixo no Freixo, desde o estaleiro ata Canarias.

O Centro Cultural de Taragoña propuxo a D. Domingos Lorenzo que recibiu o recoñecemento ó valor dos mariñeiros que a bordo dos galeóns ou balandros fixeron o transporte pola ría e as costas galegas.

E das dornas, a proposta da A.C. Lagareu por Barlovento, recibiu a homenaxe D. Angel Sampedro, de Carreira, que a parte de mariñeiro e veleador recoñecido, é pai e avó de prestixiosos regatistas de dornas a vela.

Con esta homenaxe rendiuse recoñecemento ós homes que a bordo dos diversos tipos de embarcacións e nos distintos traballos entregaron ós afeccionados de hoxe unha cultura inapreciable que por riba de todo desexan preservar.

EFECTOS ELECTRÓNICOS
Y ALTA FIDELIDAD

ARJUÑA

GERRETERIA INDUSTRIAL Y GENERAL

PERECA



VOLTA Á ILLA

Unha vez máis, a Volta á Illa. Todo o outro parece anécdota. Celebrouse, e por todo o alto, como corresponde á nai das regatas modernas. A participación foi altísima, das más altas de cantas Voltas se teñen celebrado. Máis de corenta dornas de todos os clubes e participantes individuais de todas as procedencias. E a elas había que sumarlle os botes de Carril presentes e os barcos do Centro Internacional de Navegación Arousa, esa escola exemplar de navegantes, que tamén participaron. Foi unha festa da vela.

Atrás quedan os defectos de organización da saída e o cambio de emprazamento da liña de chegada –que perxudicou moito a algunha dorna– pero na lembranza común o que permanece vivo é a magnífica tarde de vela e a participación masiva que encheu de ledicia ós bos afeccionados.

O vento frouxo do SW propiciou, camiño do faro Galiñeiro, tácticas diversas. Algunxs optaron por un bordo directo ó faro, aproveitando a súa boa cinguida e que o vento tiraba ó W entre as bateas, conforme se facía a aproximación ó faro. Estes foron os más favorecidos.

Montando o Galiñeiro declaráronse as posicións: A Mallante, con Juan José Sampedro e Manuel Patiño, puxo de manifesto o dominio que viña establecendo desde o paso da ponte, asegurándose o primeiro posto por segundo ano consecutivo, e ratificando a súa posición dominante na tempada; a Atrevida, con José Sampedro e José Crujeiras, que ía reafirmar co segundo posto a cualificación obtida na edición anterior da Volta; pasaron despois a Volandeira, con Manuel Sampedro Laranga e Borja Dios Folgar, e a Pelexa, con Tomás Pérez e Isidro Mariño. Ámbalas dúas houberon de deixar a terceira praza na chegada para a Pobra, con Xosé Manuel Pombar e Encarna Pose.

Na entrega dos trofeos notábase a satisfacción dos organizadores pola afluencia de dornas. Desde logo, que no que se refire a participación, a Volta recobrou o pulso que parecera perder nestas últimas edicións.

A Pereca, con José Antonio Dorado e Alberto Vicente

A Volta á Illa xunta a todos





REGATA DA MISERELA

Na Miserela decidiuse o Campionato Galego



Carlos Pombar na Miserela

O sábado 23 de agosto unha nova edición da regata que patrocina a A. C. Miserela, unha das más antigas entre as que integran o calendario. A circunstancia de coincidir coa Regata do Cotelo limitou posiblemente o número de asistentes, pois os de Lagareu, fieis ó seu compromiso con Castiñeiras, non puideron desta volta estar presentes en A Pobra.

Por outra banda, dirímase aquí o resultado do Campionato Galego, ó ser a terceira e derradeira proba das puntuables para esa competición. Partía como favorita a Pobra, do Clube Mascatiño, con Xosé Manuel Pombar e Encarna Pose. Pero defendía as súas opcións a Pereca, da A.C. Dorna, con Alberto Vicente e José Antonio Dorado, que viña realizando unha magnífica tempada. Disputouse a regata a dúas voltas a un triángulo de aproximadamente catro millas comprendido entre o porto, o faro da Ostreira e a punta da Mercede.

Unha regata con ventos frouxos e variables do suroeste, na que as encalmadas xogaron un papel importante.

A Pereca e a Celestina, con Ramón Blanco e Ramón Dios, tomaron a dianteira, seguidos de preto pola Pobra e a Gorka, con Manuel Pardavila e Baldomero García, as dúas do Clube Mascatiño.

Ó montar a última boia, na Mercede, as leves rachas de brisa favoreceron á Pereca, á Velaíña, con Sergio Rosales e Alberto Paz, e á Miserela, con Carlos Pombar e Miguel Sobrido, que chegaron por esta orde á meta, alzándose a Pereca co Campionato, por diante da Pobra, que quedou no segundo lugar.



REGATA DO COTELO

Consolídase o Trofeo de Castiñeiras

Castiñeiras acolle sempre ben as dornas, como non podía ser menos porque aquel é o seu mar.

Este ano foi a primeira vez que a Regata do Cotelo non sofreu aprazamentos, nin se cambiou o campo de regatas por causa do vento. Mentre o público daba conta da sardiñada en terra, no mar oito dornas



Saida desde a punta do peirao de Castiñeiras

aproveitaban un noroestío frouxo –pero que non faltou en ningún momento– para dar dúas voltas a un triángulo marcado polo Sinal do Castro, As Pías e o Porto. Estaba moi ben perfilado o percorrido para que non houbese problema ningún no medio de tantas pedras como poboan aquela costa.

A liza entabouse desde o primeiro entre Mallante e



A Praia de Bandaorio con José Bermo e Jaime García Leyra

Áncora. A dorna de Adelino Formoso fixo desta volta mellor saída cá Mallante. Pero ó final o triunfo decantouse a prol desta última.

Con Comisións de Festas como a de Castiñeiras o deporte das dornas irá necesariamente a máis. Están empeñados aqueles homes en consolidar a súa regata, con pasos concretos. O deste ano foi instaurar o Trofeo do Cotelo –un cotelo de prata– do que xa se viña falando. Polo de agora os que o teñen no seu palmarés son Juan José Sampedro e Manuel Patiño, os homes da Mallante.



ENCONTROS EN FERROL



O Elisa, de Nazario Lledó



O Marian, de Tino Martínez

A “vela clásica” de Ferrol

En Ferrol a vela tradicional –a “vela clásica” como ali lle chaman os afeccionados– ponse ó vento con firmeza e ben trimada.

Seis regatas nesta tempada avalan a actividade do Clube de Mar Ferrol. Regatas cheas de acertos en moitos dos seus prantexamentos, entre os que coidamos que cómpre destacar un: A súa directa vinculación coas festas e os portos da bisbarra ferrolá, que permite levar as velas tradicionais a todos os currunchos de aquela fermosísima Ría: A Cabana, Mugardos, A Graña, Caranza, Cariño, Ferrol Vello.

Móvense en torno ás regatas-encontros da orde de vinte barcos e a participación habitual sitúase na ducia de veleiros de toda caste e condición.

Nembargantes son alí moi conscientes dunha seria dificultade para que calle unha auténtica actividade de regatas, como o é o feito de que se carece dunha embarcación tipo que permita a equiparación dos participantes: A disparidade de barcos e de velame impedirá que se consolide unha actividade autenticamente regatista.

Pero afortunadamente non son as regatas –ben que nós as defendamos– os únicos camiños da vela tradicional, aínda que deba recoñecerse que o aliciente da regata é innegable.

Pois ben; feitas estas salvidades, debemos dicir que constitúe unha imaxe preciosista ver aquela variedade de barcos e velas no mar. Posiblemente habería que facer unha referencia precisa a cada un deles, pero ó final mandan as calificacións, e nos primeiros postos da tempada destacaron o Elisa, de Nazario Lledó, un bote aparellado con vela cangrexa e foque, que xunto co Enxebre, de María Jesús Durán, do mesmo tipo, poderían –é unha suposición– marcar un carreiro para definir o barco de competición en Ferrol. Pero, claro, non podemos esquecer o

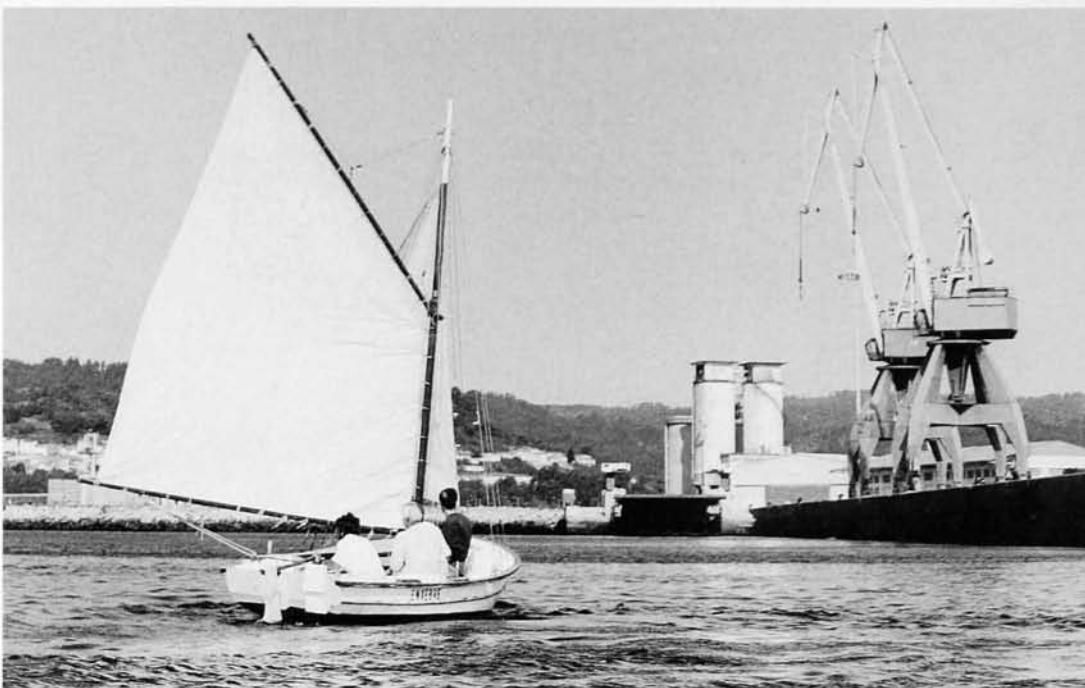


ENCONTROS EN FERROL

Emilio III, de Manolo Romero, aparellado con vela latina; ou a Lula, unha magnífica dorna, que nalgúnha ocasión terá que ir competir á Ría de Arousa. Punto e á parte para o Galeón, de César Bedoya, con dous mastros e velas de martelo e cangrexa, que chama a atención entre os outros barcos polo seu porte e a decoración das súas velas.

Desde logo que é espectacular tal variedade de barcos xuntos no mar, pero o que constitúe un verdadeiro agasallo é atoparse entre eles co agarimoso ambiente con que esta xente de Ferrol os sabe envolver. E diso podemos dar fe.

O Galeón, de Cesar Bedoya



O Enxebre, de María Jesús Durán







RIA DO EO

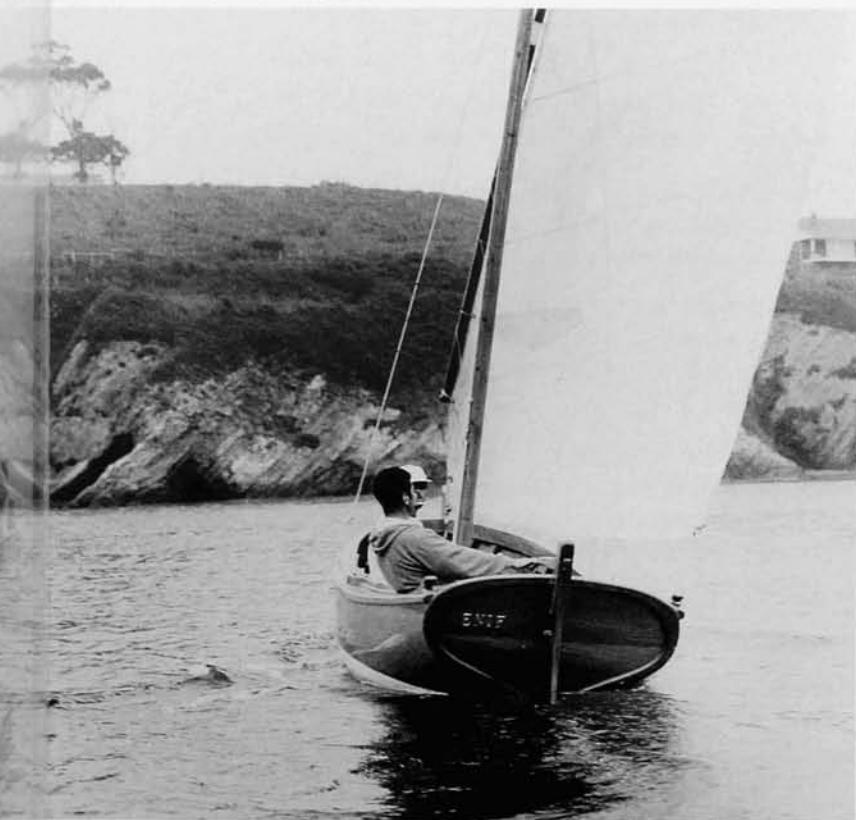
Os botes de Ribadeo

Tivemos ocasión de estar en Ribadeo un fin de semana. Xa remataran as competicións do verán e moitos botes atopábanse gardados para pasar o inverno. Pero a amabilidade do Clube Náutico de Ribadeo, por man de Javier Villaamil, proporcionou-nos a oportunidade de dar unha volta pola ría para probar e ver evolucionar no mar os seus botes. Tamén veu o Colorado, de Castropol, un dos botes antigos –¿o último deles?– que áinda revoltea naquelas augas. Os do Club de Vela Ría del Eo atenderános pola mañá e quedaran en acompañarnos na saída da tarde. Conseguimos un magnífico material gráfico do que expoñemos aquí unha pequena mostra –un estudo a fondo desa airosa embarcación e das xentes que navegan nela vaise facer nun vindeiro número– e acompañámola coa clasificación xeral da Liga de Botes desta tempada.

CLASIFICACION DA LIGA DE BOTES		
1º	Vento	3
2º	Alcaraván	8.7
3º	Colorado	11.7
4º	Airiños	14.4
5º	Enif	26
6º	Mare Nostrum	26
7º	Berbesa	31
8º	Caladiño	36.4
9º	Temerario	40
10º	Fuxo	43.7
11º	Fumarel	46
12º	Milesio	53
13º	Muxacán	56
14º	Mazarico	61
15º	Lúa	62
16º	Manuela	63

O Enif, de José García

Botes amarrados nos pantaláns do Náutico de Ribadeo



← O Vento, de Juan Lastra





A Lista de 1997

Rematou a tempada e á hora de confeccionar a nosa Lista –como temos repetido, responsabilidade exclusiva de Relinga– que pretende ser como unha síntese do que foron as regatas, atopámonos con algúns asuntos que consideramos de interese comentar. En primeiro lugar, é de xustiza que destaquemos ós dous clubes que máis cumprida información proporcionaron sobre os participantes e os resultados das regatas, que son *Lajareu* e *Mascatiño*, e o Club de Vela Ría del Eo polo que se refire ós botes de Ribadeo. Ó noso xuizo ese é un expoñente da capacidade organizativa dos clubes, aínda que tamén pode suceder, como non, que as regatas non sexan o centro principal de interese das actividades dalgúns, o que ben pode traducirse en diversos despistes de organización.

Pola nosa conveniencia –a de Relinga– e pensamos que pola mellora progresiva e o desenvolvemento das actividades dos barcos tradicionais, queremos salientar a importancia de atender mellor os aspectos organizativos das regatas. Tal necesidade debe destacarse particularmente na dorna que conta coa sorte de ter unha

regulamentación acordada por todos os clubes e que polo seu desenvolvemento ten as regatas como actividade estelar. E se esto vale para todas as regatas, aínda que poda resultar más dificultoso, resulta más necesario cando se produce unha grande afluencia de embarcacións, como sucede nas regatas más sonadas.

Destacaríamos provisionalmente catro aspectos que deben ser coidadosa e puntualmente atendidos: 1) a saída, na que se debe seguir estritamente o procedemento que se estableza para realizarla; 2) o percorrido que debe ser dado a coñecer con claridade a todos os participantes e estar correctamente sinalizado; 3) a liña de chegada que debe de ser facilmente identificable; e 4) o rexistro de participantes, tanto dos que toman a saída, coma dos que chegan á meta, pola súa orde, e dentro do tempo. Son todas cousas obvias pero poderíanse poner exemplos de descoidos en cada un deses apartados en regatas que están consideradas do máis alto nivel. Os organizadores deben considerar que se trata de condicións básicas que non poden fallar, e que se fallan acabará fallando a regata.

O circuito de dornas

É obrigado facer unha valoración do calendario programado para esta tempada de 1997. E, ó noso entender, inda que o seguimento do calendario foi bo, producíronse cambios de última hora e vacilacións que impiden darlle a calificación máxima ó cumprimento do programa.

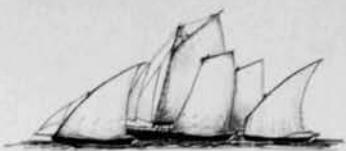
O dato máis negativo de todos é que segue sen se constituir un auténtico circuito de regatas de dornas a vela na Ría. A única regata que se presenta asentada e consolidada é A Volta á Illa, e aquí atopámonos un feito que xulgamos moi positivo: A participación masiva. Nos trece anos nos que se vén celebrando esta regata teñen pasado moitos avatares, pero hai factores que contribuíron á súa permanencia e nós quixeramos destacar un: A fixeza no calendario, o sábado anterior ó segundo domingo de agosto. Todos os afeccionados saben xa agora cando será a Volta á Illa do 98.

En O Grove unha regata que ten encanto particular para os regatistas é a Regata dos Faros. En A Pobra a Regata da Miserela é das más antigas dese posible circuito do que falamos. Pero tanto a Miserela como Os Faros carecen dunha data fixa no calendario. En Riveira

reditouse este ano unha regata de tradición antiga, a Regata da Dorna, con bo éxito, por certo, pero queda por ver se se empraiza correctamente no calendario.

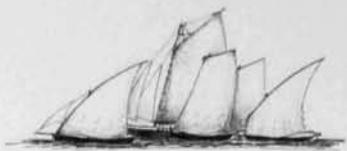
Desde o noso punto de vista sería de esperar dos clubes que para a próxima tempada quedase definido un circuito que debería contar cunha regata principal –capitana– en cada porto.

Os da Illa amosáronos o camiño. É posible que outros portos se incorporen ó programa de regatas. Castiñeiras vai para o terceiro ano que organiza a Regata do Cotel; Rianxo celebrou este ano unha regata dentro dunhas festas, as da Guadalupe, que se contan entre as más sonadas da Ría. O crecemento deste deporte pasa necesariamente por extendelo a outros portos e a outras rías –ábreñense perspectivas novas na de Pontevedra, por certo–. Pero para que a expansión se faga sobre bases firmes xulgamos que sería preciso antes que nada consolidar as regatas dos primeiros portos: O Grove, A Pobra e Riveira. E para esa consolidación –repetimolo– sería moi interesante a fixación do calendario.



A LISTA

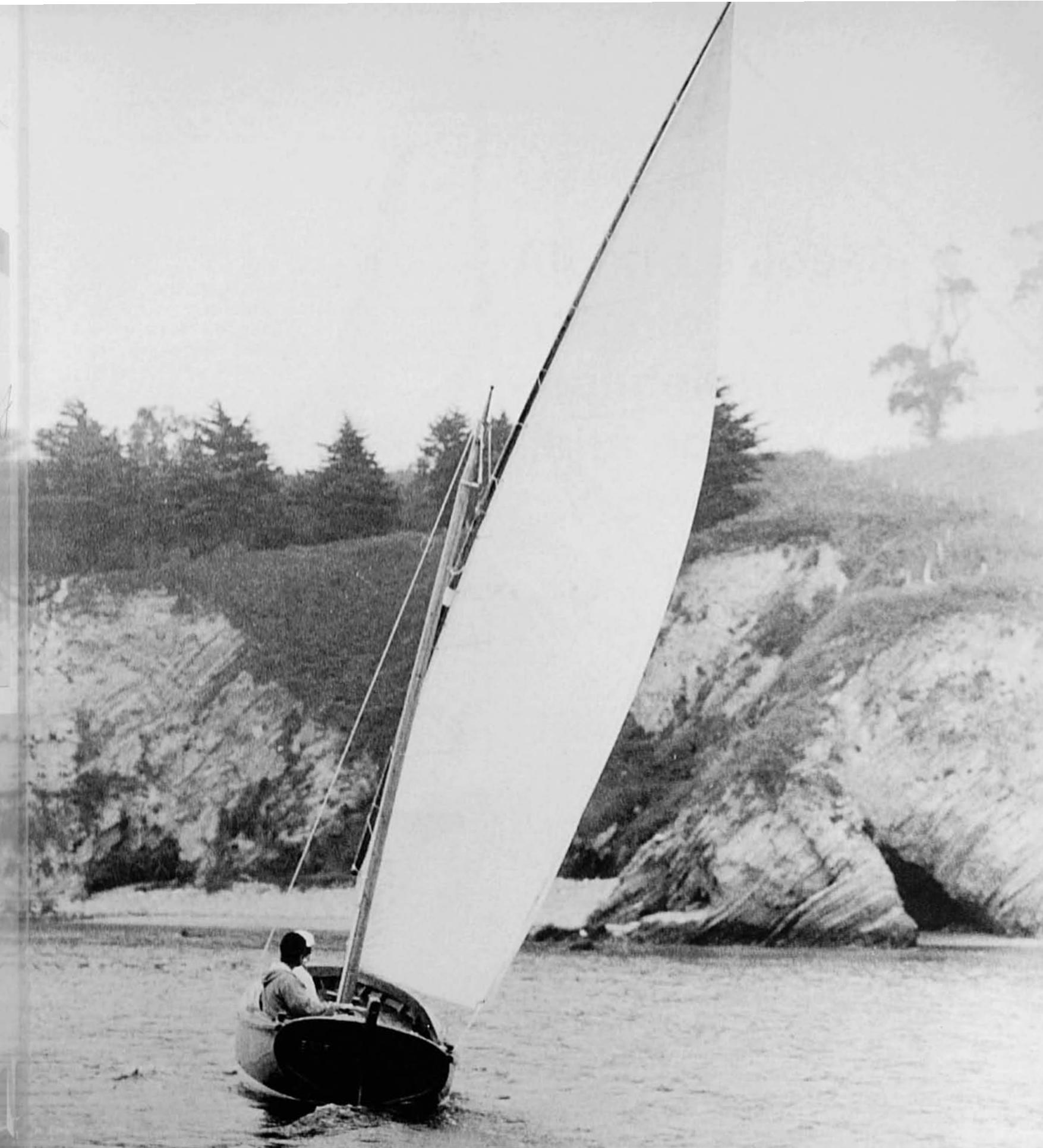
POSTO	DORNA	CLUBE	TRIPULANTES		Nº REGAT.	PUNTOS
1	Mallante	LAJ	Juan José Sampedro	Manuel Patiño	8	985
2	Atrevida	LAJ	José Sampedro	José Crujeiras	8	967
3	Áncora	LAJ	Adelino Formoso	Federico Formoso	8	953
4	Volandeira	LAJ	Manuel Sampedro	Borja Dios	8	951
5	Andrea	LAJ	Pablo Mallo	Anxo Sampedro	8	940
6	Golfiña	LAJ	Alberto Romero	Salvador Romero	8	928
7	Mañana	LAJ	Andrés Novo	José Campaña	7	850
8	Pereca	DOR	José A. Dorado	Alberto Vicente	7	830
9	Rosiña	LAJ	Santiago Lado	Adrián Lado	7	828
10	Sotavento	LAJ	Antonio Patiño	Edmundo Martínez	7	823
11	Teis	LAJ	Victor Moraña	José A. Álvarez	7	820
12	Fuxe	MEC	Manuel Parada	Eduardo Parada	6	740
13	Chunga	MEC	Fabián Garrido	Juan Carlos Moldes	6	729
14	Vichasa	MEC	José M. Cores	Carlos Meis	6	720
15	Pombiña	DOR	J. Manuel García	Eugenio Allo	6	694
16	Kenlla		J.Carlos Noya	Ramón Noya	5	620
17	Pelexa	MEC	Tomás Pérez	Isidro Mariño	5	618
18	Penta Morion	DOR	Sergio Rodríguez	Alberto Paz	5	583
19	Vento Mareiro	LAJ	José Hermo	Paqui Parada	5	580
20	Mariansiña	LAJ	Manuel Romero	Manuel Pérez	4	480
21	Carolinas	LAJ	José Bermo	Jaime García	4	480
22	Coníns	MEC	Joaquin Otero	Gonzalo Otero	4	480
23	Astusia	MEC	Manuel Míguez	Ana Míguez	4	480
24	Seña María	MEC	Manuel Triñanes	José L. Benavides	4	480
25	Pobra	MAS	José M. Pombar	Encarna Pose	4	471
26	Miserela	MAS	J. Carlos Pombar	Miguel Sobrino	4	456
27	Gorka	MAS	Manuel Pardavila	Baldomero García	4	451
28	Covecha	MAS	Miguel Pose	Isabel Rico	4	447
29	Velaíña	DOR	Avelino Paz	D. Do Allo	3	351
30	Moria	MAS	Javier Míguez	Antonio Mariño	3	349
31	Camelia	DOR			3	340
32	Litri	MAS	Emilio Fernández	Ricardo García	2	243
33	Josefa	DOR	Ramón García	Ramón Suárez	2	241
34	Fanequeira	MEC			2	240
35	Cargas	MAS	Tomás Suárez	Ramón Teira	2	240



CAMPIONATO GALEGO

POSTO	DORNA	CLUBE	TRIPULANTES	PUNTUACIÓN
1º	Pereca	A.C. Dorna	José A. Dorado	Alberto Vicente 4.75
2º	Pobra	C.D. Mascatiño	José M. Pombar	Encarna Pose 5.50
3º	Miserela	C.D. Mascatiño	J. Carlos Pombar	Miguel Sobrino 12
4º	Pombiña	A.C. Dorna	J. Manuel García	Eugenio Allo 13
5º	Gorka	C.D. Mascatiño	Manuel Pardavila	Baldomero García 16
6º	Velaíña	A.C. Dorna	Avelino Paz	D. Do Allo 22
7º	Moria	C.D. Mascatiño	Javier Míguez	Antonio Mariño 22
8º	Covecha	C.D. Mascatiño	Miguel Pose	Isabel Rico 23
9º	Penta Morion	A.C. Dorna	Sergio Rodriguez	Alberto Paz 29
10º	Camelia	A.C. Dorna		35
11º	Litri	C.D. Mascatiño	Emilio Fernández	Ricardo García 36
12º	Kenlla		J.C. Noya	Ramón Noya 41
13º	Josefa	A.C. Dorna	Ramón García	Ramón Suarez 42
14º	Carglas	C.D. Mascatiño	Tomás Suárez	Ramón Teira 42
15º	Teresa	A.C. Dorna	Ramón Blanco	Ramón Dios 48





CONSELLERÍA DE CULTURA, COMUNICACIÓN SOCIAL E TURISMO

Dirección Xeral de Turismo





Un día do verán de 1991 dous rapaces da Illa de Arousa voltaban desde O Grove á casa na súa dorna. Traían unha satisfacción especial. O ano anterior empezaran a concorrer nas regatas de dornas, e agora levaban a bordo un trofeo, o primeiro que leaban, que lle deran por seren os máis novos de todos os participantes nas regatas de dornas a vela.

Seis anos despois Alberto Vicente Fernández e José Antonio Dorado Outeda tripulan a dorna revelación desta tempada de 1997, a Pereca. Ós seus vintedous anos, estes dous estudiantes de Educación Física –Alberto xa titulado– cobadéanse coas dornas punteiras das regatas, as Mallante, Atrevida, Mañana, Pobra, Pelexa ..., e a nós interésanos a súa historia, que para o novos que son é ben longa.

O primeiro é que Alberto e José Antonio son compañeiros de sempre. As súas correirías van parellas, son as mesmas, e cóntanas xuntos, cáseque ó unísono ou por parcelas. E o segundo é que son xente de mar, levan o mar nas veas.

Antes de andar nas dornas empezaron coas gamelas

- De rapaces andabamos a remar todo o día, seguido no mar, que era onde nós pasabámolo ben –empeza Alberto–.

- Pódese dicir que o mar era o noso mundo, como lle pasaba a tantos rapaces da Illa –continúa José Antonio–. Cando tiñamos dez anos construímos con taboas os nosos propios barquiños que chamabamos "iolas".

Pregúntolle se non tiveron unha aprendizaxe da vela noutros barcos, nunha escola, ou algunha experiencia noutro tipo de veleros.

- Non, non, –é Alberto o que fala–, as nosas primeiras velas foron uns plásticos que poñíamos nas gamelas cando levabamos o vento de popa.

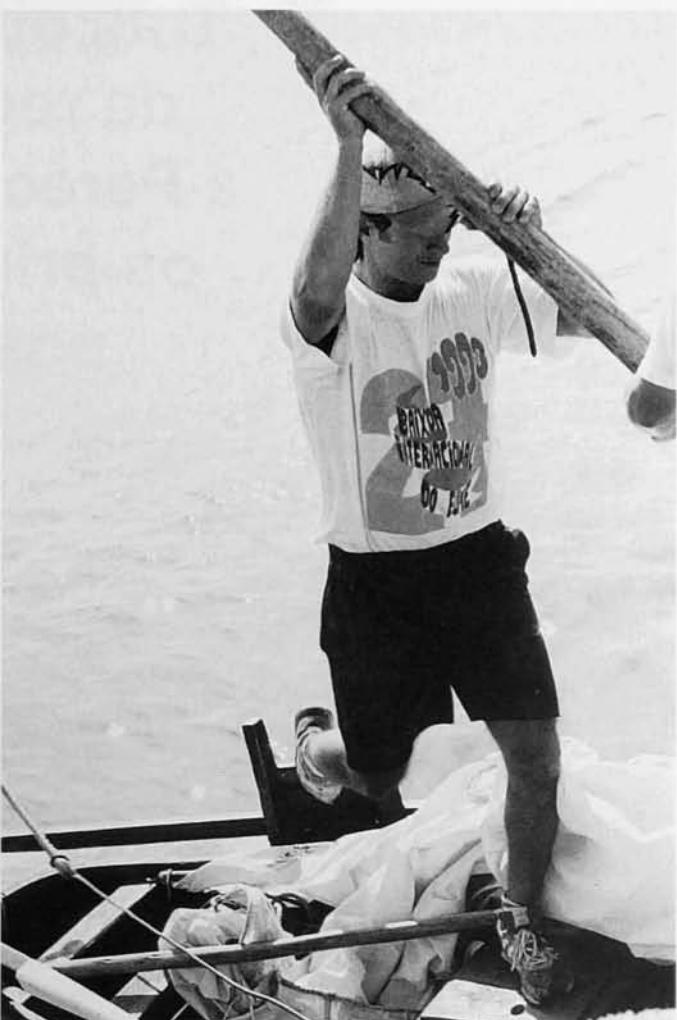
- Pero aquello era unha axuda mentras andabamos a bogar. En realidade a nosa primeira vela chegounos coa primeira dorna que tivemos, unha polbeira de sete cuartas, cunha vela das vellas, que nos deixou un tío meu, cando tiñamos trece anos, ou sexa no 1988.

Conforme se van debrullando as lembranzas, precisas, sen confusión, que van saíndo á par de Alberto e José Antonio, vaise confirmando aquela impresión de que , traballen ou non nel, os dous son homes feitos no mar. ¿E as regatas?

En Rianxo. Nesta tempada a Pereca estivo en todos os portos

Alberto e José Antonio abandeiran unha nova xeración

Joé Antonio Dorado arranca a dorna





- Ás regatas empezamos no ano 90. Facíanos falta unha dorna en condicións, das medidas, así que pedímoslle á Cultural unha das seis que fixera.

Calquera que ande nas regatas de dornas ten que saber que "A Cultural" é a Asociación Cultural Dorna, á que todos debemos a volta das regatas de dornas a vela.

- Deixáronnos unha completamente aparellada, e así empezamos.

E así, con aquela Pereca, comenzaron unha longa aprendizaxe nas regatas, da que lembran todo tipo de anécdotas, como cando deron quilla arriba á altura do Campelo, cando voltaban de Rúa no ano 93.

No 94 pediron unha dorna que estaba tirada na praia, moi vella e abandoada. Arreglárona con axuda de Manuel Outeda, o avó de José Antonio, e fixérонse cunha vela nova.

-Cada vez iamos mellor. Mira que na Volta a Illa do ano pasado quedamos de quintos.

- Pero este ano déstedes un salto moi claro adiante, non un pasío máis, porque se non gañastes a maioría das regatas estivestes sempre en posicións dominantes –puntualízolles, como pedíndolles unha explicación.

- Porque este ano tivemos outros materiais. A dorna que levamos vai moi ben. É a antiga Lucha, de Michiminín. Non é unha dorna lixeira, pero está moi ben coidada.

- E sobre todo a vela –engade Alberto-. A vela de antes –explícase– era de bo corte, pero xa ía vella e traballada, así que lle encargamos unha a Ramón Albert e Xulio Pousa, e fixérónnos unha vela radial que nos dou un resultado moi bo. Hai que dicir –Alberto sulíñamo coa voz, como para que conste– que contamos co patrocinio de *Efectos Navales Arousa*, porque senón, nós ¿de qué?

- E ese foi todo o cambio –intento resumir.

- Nós facemos o mesmo de sempre –insiste Alberto, e José Antonio asiente-. Levamos xa moitos anos andando coas dornas e controlando ben. Nesta tempada o único cambio foi o do material. E os resultados viñeron así.

E segue José Antonio:

- A dorna é pesada, pero é boa, e con vento bastante compótase moi ben. E os vellos xa din que cando hai vento as condicións iguálanse para todos, pero cando non hai vento son os materiais os que marcan as diferencias.

Con esta explicación entran os vellos na conversa. Falan deles con moito respecto.

- Eles son os que andaron sempre no mar e os que nos ensinaron ...

E non mo din, pero a min paréceme adiviñar que algúns resístense a recoñecer o mérito incontestable destes rapaces: A Pereca, da man de José Antonio e Alberto, leva camiño de aliñarse con aquellas *Teresa, Reina de los Mares, Celsa, ...* que tantos triunfos tiveron.

Cambio de rumbo e interésome agora pola situación actual das dornas na Illa. Parece, e insisto en que esto visto desde fóra, que está como a se producir un cambio xeracional.

-Non o sei –comenta José Antonio– pero aí atrás houbo dous ou tres anos en que a cousa das regatas decaeu moito.

- Antes –parece buscar unha explicación Alberto– ían sempre ás regatas dous ou tres barcos, pero ultimamente non viña ningún, co que se facía moi complicado asistir. Agora parece que están a cambiar as cousas porque xa nos acompañan o Gatuno e o Hermanos Allo García.

- E todo porque hai xente nova que se está a meter nas dornas. Metérónse Víctor Otero, Eugenio Allo. Víctor vai co Checo na Pombiña ...

- ¿Quen é o Checo?

-Sí, home, Avelino Paz.

Miranse un para o outro e van completando a relación

- Están Parada e Larry, coa Penta Moriom

- E tamén hai que falar da Velaíña, de Vilanova, que a leva Sergio Rosales e Alberto Paz.

- O do barco é moi importante –insiste José Antonio, que non parece xente de moitas explicacións-. Fórmase un ambiente boísimo a bordo, e é a forma de poder acudir por aí. Imaxínate un día con algo de vento, volvendo na dorna co motoriño ...

- Ben, e a tempada ¿como a vistes?



OS CAMPIONS

- Para nós moi ben –e rinse-. A Volta á Illa deste ano foi un éxito total de participación.

- Home –engade Alberto– nós estivemos en todos os portos este ano e tal vez por eso viñeron aquí de todos os sitios.

- ¿E a regata que mellor fixestes, ou na que máis disfrutastes?

Volven a mirar un para outro , con risas e complicidade, e responde un deles

- ¡As que gañamos!

Eu fago contas e observo que aí van incluídas o Trofeo do Carme, de O Grove; a Miserela, de A Pobra do Caramiñal; a Regata de O Bao; e a de Rianxo.

- Pode que fose un pouco especial a da Miserela de A Pobra –sinala José Antonio–. Nesa regata íamos moi ben situados, dominando a regata con claridade despois de varias alternativas, pero quedámonos cunha calma podre que doulle ós demais a opción de nos adiantar. Pero levantouse de novo o vento e fixo boa a nosa posición de xeito que nos dou a posibilidade de gañar e aproveitámola. Era xusto, porque levabamos dominada a regata. Ese posto dounos o Campionato Galego, co que xa non contabamos.

- E para disfrutar tamén son moi boas as pachangas que se organizan en O Grove: A de Porto Meloxo e a de Rons. Pásase moi ben porque vaise sen a tensión das outras regatas.

- E a de O Bao ¿que tal?

- Moi ben. Alí vese que os vellos seguen a ser os vellos.

- Parece que saen con todo montado.

E volvo a mirar nas expresións da cara e na entonación aquela admiración e respecto que xa mirara antes. A de O Bao é unha regata que se inicia coas dornas varadas na praia. Hai que botalas ó mar e armar os aparellos.

- Nós corremos moitísimo e ata pode que sexamos os más rápidos, pero cando rematamos de armar xa outros están listos. É increíble, jeh!

- Os vellos son os vellos, ¿non? –volve a sentenciar Alberto.

- ¿E para o ano?

- A ver se podemos ter unha dorna nova. Dependerá dos posibles patrocinadores ...

- E bueno, queremos seguir co que fixemos este ano: Asistir a todas as regatas e seguir animando á xente a andar nas dornas.

- Ás veces –comenta Alberto– cando animamos ós compañeiros a sair nas dornas encóntranse con que o avó non o pode entender. "¿E para que qués sair coa dorna? –dille-, colle o motor, home, que andas moito mellor".

Vai caendo a tarde, e hai que ir indo. Eu levántome coa impresión de que estamos ante outra etapa das dornas na Illa. Hai unha xeración nova que está a coller o relevo –xente que non traballou nas dornas e a fraguar a permanencia das dornas a vela na Illa de Arousa.

José Antonio Dorado e Alberto Vicente coa Pereca





A tarde é rideira, a mar está tranquila. Un vello, un neno e unha nena están nunha barca pertiño da beira. O vello estalle ensinando aos netos que cousa é babor, cal estribor, cal o estrobo, ... Os netos miran e escoitan atentos, o vello semella complacido desta atención e orgulloso dos seus saberes.

Ao lonxe óese o estrondo dunha moto acuática. O estrondo vaise achegando. O mamón que a conduce achégase con cara de risa, os nenos e o vello pararon as súas manobras e miran para a moto, envoltos no ruído. O mamón dá voltas arredor da barca provocando ondas que a fan abanear. Os nenos teñen cara de susto, o vello parece berrar algo, pero non se lle oíe. O gilipollas da moto ten cara de satisfacción. Agora vaise, xa está alá diante. As ondas van calmado pouco a pouco. De novo a tarde colle tranquilidade, pero xa está rota.

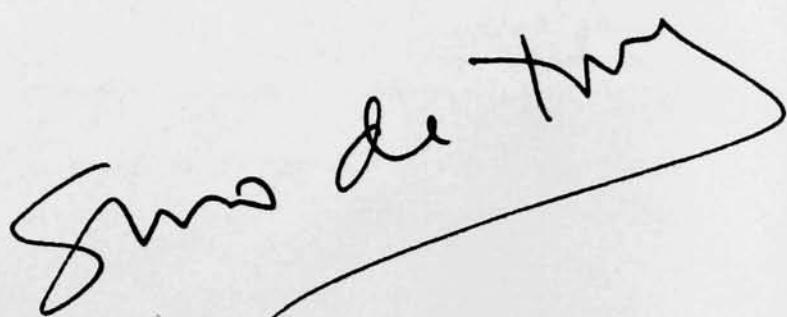
Xa ninguén lle poderá devolver a dignidade a aquel vello que tiña orgullo de saberes antigos, confianza no coñecemento e na habilidade adquirida polo esforzo e o tempo. Quedou en ridículo, el e todo o que el sabe, diante dos seus netos.

Xa ninguén poderá convencer a aqueles nenos de que paga a pena poñer atención en aprender algo. Acaban de aprender que se pode ir más rápido e por riba dos demás nun vehículo que non precisa tempo de aprendizaxe. Acaban de aprender que as cousas vellas, e os vellos tamén, son inútiles e absurdas e que o esforzo é innecesario, basta con mercar algo. Namais se precisa ter cartos.

Máis logo han aprender que hai maneiras de gañar os cartos de maneira rápida sen precisar oficio ou traballo. Pero iso máis tarde, esta tarde xa aprenderon bastante. Qué logo se aprende.

Remo e motor

Por Suso de Toro







Museo do Pobo Galego

Por Giraldo Corninjo



Dorna xeiteira na entrada da sala do mar

Cumpre vinte anos. E non son nada. Cando te achegas a San Domingos de Bonaval e miras aquela fachada barroca e os inmensos muros, e cando pasada a entrada accedes ó claustro que te marabilla, como todos os claustros, pola súa serenidade e equilibrio, quedache ben patente que, á parte do que diga a canción porteña, vinte anos non son nada, e moiñísimo menos para o museo dun pobo.

Se vas a Bonaval vai mirar a escalaera de Andrade. E se non coñeces a escalaera de Andrade, vai a Bonaval. E unha disculpa, porque nas salas do museo encóntrase a mostra máis estensa e completa da cultura material do noso pobo. O traxe, a cerámica, os oficios, o medio natural, o carro, o muíño, a arquitectura... A sala do mar. Para un afeccionado coñecedor do noso mar o alí representado pode parecer insuficiente, pero mesmo para os entendidos as pezas alí expostas son sumamente representativas e ilustrativas da cultura mariñeira.

A maqueta sobre o traballo dos carpinteiros de ribeira queda fixada na retina como quen se asoma curioso a alguma escena tirada doutros tempos. Unha ampla mostra de ferramentas; maquetas de faluchos; coleccións de fotografías tan próximas e tan afastadas; paneis sobre as diversas artes; raños, aparellos... un panorama completo do noso mar que se fai presente como chegando á memoria porque son cousas, obxectos, escenas que veñen, coma quen di do antonte.

Pero o que más chama a atención ó visitante, o que queda gravado, o que impacta, son os barcos "de corpo enteiro" que alí se atopan. Nada más adentrarse no museo, o que se achega alí por primeira vez embébese no claustro e conforme pasa por el, camiño do cornecho onde se accede a escalaera de Andrade, a través da porta aberta da Sala do Mar mira como lle aproa a roda airosa dunha magnífica dorna xeiteira que ben pode ter catorce cuartas. Vese tal cal, como traída polo aire, da rampla onde había estar varada ata aquí. A quilla comesta de tanto subila e baixala, e as táboas todas co sabor do traballo de anos. Alí a está con todas as pezas e armada para navegar, a vela arriba, co poderío e a afouteza que lle dá a media cuberta, e coa barileza mariñeira que fai dela o barco de Galicia.

A gamela da Guarda →





No fondo da sala a gamela da Guarda, embarcación que algúns consideran a de raíces más antigas de cantas navegan os nosos mares. Poucas quedan xa coma esa. Como non sexa aquela que se pode ver no mesmo porto guardés, resguardada por unha manta da inclemencia do sol do verán que había esnaquizar as súas táboas se non fose por esa protección. Gamelas na Guarda quedan moitas, pero adaptadas perfectamente ó traballo co motor, bo indicativo este feito do arraigamento que a embarcación ten naquel porto e da identificación que con ela teñen os seus mariñeiros. De seguro que como se fala da cultura da dorna haberíase poder falar da cultura da gamela. Pero para ver hoxe o barco tal como era, listo para saír ó mar aproveitando os ventiños mañancei-

ros de terra, hai que ir ó Museo do Pobo Galego, e á súa vista de seguro que nace ese soño inquieto de ver a gamela da Guarda navegando, abeirada coa súa curmá de Coruxo, coas dornas e coa buceta. Soños de afeccionados e de namorados do mar de sempre.

Xaquín Lorenzo Fernández, un dos fundadores do Museo, deu a volta ó mundo por traer aquí unha lancha de relinga. Non podía ser doutro xeito, xa que –¿como decilo?– a lancha pode ser ó mar o que o carro ó agro. Ou áinda máis. Non puido atopar ningunha, pero non parou ata dispor dunha magnifica maqueta de máis dun metro e medio que representa a este barco, punto de cruce de tantas actividades e



Representación do traballo dos carpinteiros de ribeira

tradicións. Tiñan que pasar os anos para que na escola de carpintería da Estripela, en Marín, baixo a dirección de Isidro Mariño e polo empuxe e teimoso traballo dos seus alumnos, se fixese a recuperación exemplar da Nova Marina, producíndose o salvamento *in extremis*, para a nosa memoria viva, da lancha de relinga. Lástima fora que a vella Marina puidera aportar a súa silueta inconfundible ó enriquecemento desta sala.

Ó saír do Museo podemos visitar o Panteón de Galegos Ilustres, onde están algunas das personalidades senlleiras da cultura galega. Foron outros gale-

gos, ilustres tamén, os que puxeron en marcha o Museo, persoeiros que se insiren nas nosas más fondas tradicións culturais. Homes como Don Ramón Otero Pedrayo, Don Xosé Filgueira Valverde ou Don Xaquín Lorenzo Fernández. Pero se xente sobranceira como esta puxo a andar o Museo, necesitase a colaboración de moita más xente de a pé que coas súas aportacións materiais ou o seu apoio como socios fagan posible a andaina desta institución que debe ser parella da do propio pobo galego. Aínda que todo empeza por aquí: a visita inexcusable ó "noso Museo".



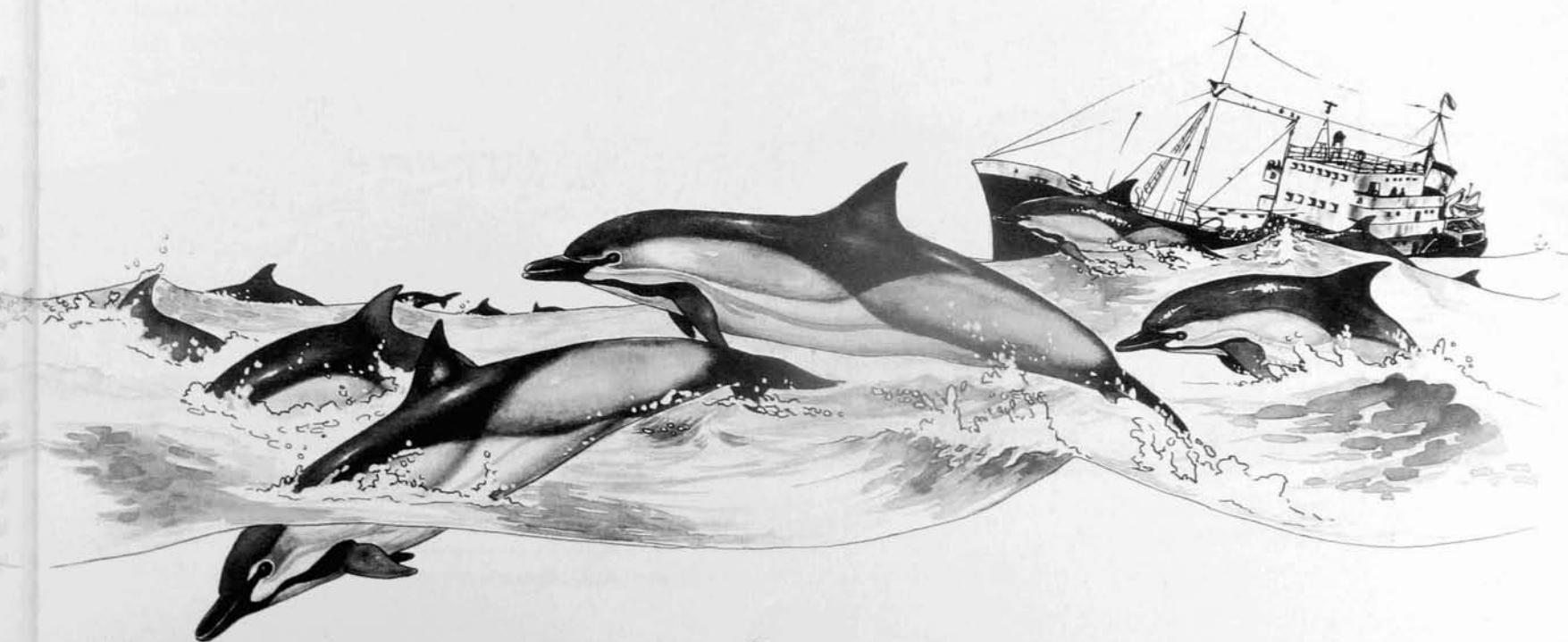
Os golfiños e arroases son, con toda certeza, os mamíferos mariños más populares e os que despertan en nós os sentimientos de maior ledicia, simpatía e amistade. Ben é así por dous motivos: o primeiro por presentar ese sorriso permanente que invita a confianza e ó contacto, acompañado dos seus coñecidos comportamentos brincadeiros. O segundo pola frecuencia con que podemos observalos preto da costa, mesmo no interior das rías, e moitísimas veces a moi poucos metros da beiramar, o que dalgún xeito os fai más familiares e menos misteriosos que as súas primas xigantes, as baleas.

Das dezaseis especies de cetáceos que se poden atopar nos mares galegos, catro delas pertenecen a familia *Delphinidae* e destas, dúas son as más frecuentes nas nosas rías: o golfiño común (*Delphinus delphis*) e o arroás (*Tursiops truncatus*).

Estes animais teñen un cerebro tan complexo como o noso e evolucionaron moitísimo antes que nós, fai arredor de 20 millóns de anos. A súa conducta, que parece reflexar os melhores aspectos da humanidade (solidaridade, generosidade, libertade, etc.), marcou significativamente as nosas actitudes cara a eles a través dos séculos. A mitoloxía e a realidade contrastada coinciden en mostrarnos ós golfiños como rescatadores de naufragos, guías de embarcacións en perigo e amigos do home. Así en determinadas zonas das costas mediterráneas, do Brasil e da costa atlántica africana pódese observar áinda hoxe unha estreita colaboración nas tarefas pesqueiras entre eles e os mariñeiros artesanais desas costas.

As corridas de arroases

Por Xosé Valtierra





COSTUMES E TRADICIÓNNS

Moitas culturas de todo o mundo consideran que os golfinos están vinculados coa humanidade a través de misteriosos parentescos espirituais e castigan coa pena capital a quen se atreva a matar un destes animais.

Nembargantes, existiron (e en algúns lugares ainda perviven) manifestacións festivas tradicionais que consistían en acurrar e sacrificar de xeito entre lúdico e ritual manadas de mamíferos mariños. Así Filgueira Valverde e Gilberto de Sousa Costa fálannos das corridas de arroases e das touradas do mar en Portugal, nas costas do Algarve, donde se celebraban festas similares pero esta vez con atúns. Nas Illas Feroe ainda se celebran todos os anos as matanzas de baleas piloto nas que participa todo o mundo: nenos, adultos e vellos. Incluso nas nosas rías se teñen celebrado festas semeillantes.

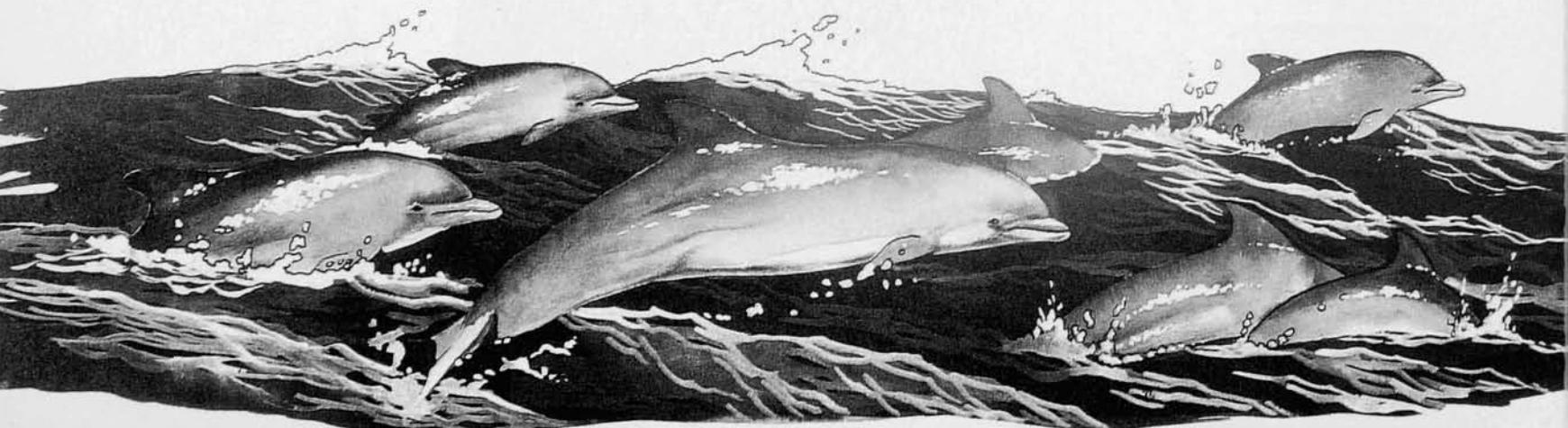
No século pasado celebrábase en Pontevedra o que se lle chamaban "corridas de arroases". Estas corridas eran as festas más esperadas do verán, celebrándose no mes de agosto na zona comprendida entre As Corbaceiras e a beiramar de Poio. Uns

días antes da festa os preparativos comenzaban coa localización de grupos de golfinos desde embarcacións que os hostigaban ata facelos entrar nunha zona que estaba pechada cunha rede especial feita polos vellos mariñeiro da Moureira (aínda en 1910 se conservaba esta rede, xa moi desfeita, nun almacen de efectos navais de Pontevedra que foi destruído por un incendio.)

O día propio da festa numerosas embarcacións engalanadas participaban na contenda que consistía en arponear e áinda rematar en loita corpo a corpo na auga o meirande número posible de animais. Os ferreiros da zona encargábanse de fazer estes arpóns especiais duns 50 cm. de longo dos que áinda existen algúns exemplares expostos no Museo Provincial de Pontevedra e na Aula Etnográfica do Mar en Vigo.

Prudencio Landín Tobio cóntanos o que recolleu de primeira man das testemuñas das corridas pontevedresas:

"...Os pescadores do noso vello arrabaldo da Moureira, tan sabedores nas faenas do mar coma na confección pacienzuda de toda clase de aparellos, tecí-





COSTUMES E TRADICIONES

an unha rede especialísima de grosso cánabo, con reforzos de aramio para acurrar os arroases. Estes, ó entraren coas mareas, eran abourados e hostilizados polos barcos de pesca ata facelos chegar á zona comprendida entre As Corbaceiras e a oposta orela de Poio. Alí quedaban acurrados pola grande rede, sen saída posible. Esta difícil e traballosa manobra, que era un espectáculo entretenidísimo, levábase a cabo con algúns días de adianto, aproveitando o paso dos poucos ou moitos arroases que entraban na Ría de Marín.

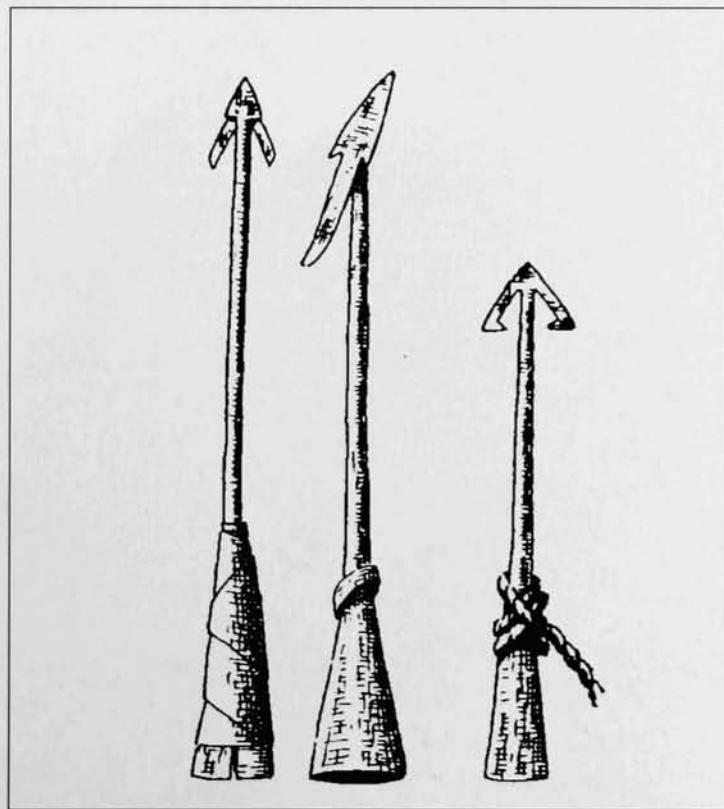
...O día da corrida, diante dun xentío que malamente se arranxaba nas marxes e nos seculares peiraois da Moureira, un senfín de embarcacións chegadas dos portos veciños sulcaban embandeiradas a ría. O bruído era ensordecedor como se tardase o intre da louca corrida. Dentro da zona adicada á loita soamente estaban os barcos que intervirían nela, cheos de avíos bélicos manexados por mozos e vellos.

...Os que presenciaron aquelas corridas falaban da facilidade con que os arteiros arroases, amparados polo instinto de amparanza colectiva, se agrupaban en apretadas lexións para embestiren convuntamente ós barcos enemigos, conseguindo emborcalos. Os seus ocupantes montaban no lombo dos monstros coma novos centauros e algunas veces eran chimpados, revolcándose baralladamente na auga homes e arroases. Adoitaban os pescadores espeta-la arma amarrada a unha arpoeira, deixando fuxir ó animal ata certa alonganza, para termalo logo ó seu xeito e

poder acometelo a coiteladas e machetadas. En máis de unha ocasión a besta arrastraba coa súa forza brutal ó mariñeiro, na axuda do cal acudian os demais, fornidos con toda clase de armas.

...Había galardóns para os fortunosos loitadores que espetasen más picas. E como era difícil determinar, no medio daquela barafunda, cales eran os gañadores, as picas, suxeitas a un pau longo, tiñan no seu remate un sinal: un puchón turqués, un corvo, unha pomba, un distintivo calquera que testemuñase a procedencia da arma. O sangue dos arroases corría abundante e daba matices abermallados á auga. O xentío interviña na contenda desde ambas orelas, ó se achegaren os perseguidos animais, guindando pedras e, ás veces, tiros de escopeta. Nalgúns intres os arroases en feros fatos tentaban vence-la rede; pero esta era gardada por embarcacións con homes armados de remos, arpóns e outros instrumentos. Xeralmente a corrida remataba co derriegoamento dos arroases, feridos, eslacazados e rendidos. Facíase despois en terra o descuartezamento para arrinca-la súa abundante grasa, vendida a bo preço. O producto da venda adicábase ó arranxo da rede, que tamén quedaba en calamitoso estado, furada e rachada por todas partes."

Fose cal fose a razón pola cal se perdeu tan sanguento costume cabe facer a reflexión hoxe en día, de que por máis interesante que desde o punto de vista antropolóxico e etnográfico resulte esta celebración... hai tradicións que máis vale non recuperar, ¿non vos parece?



Arpóns empregados noutro tempo en Pontevedra nas carreiras de arroaces

Xosé Valtierra é director da Aula Etnográfica de Saiás (Vigo)



O MEDIO NATURAL

ILLAS CIES. Pa





O MEDIO NATURAL

ue Natural

Mirando ó norte desde o Faro



Por Antón Álvarez Villar

"O tío Claudio achegábase ata a praia de Figueiras nas noites de outono con lúa chea. Sen fumar, inda que lle custaba non o facer. Sen ruído, sentábase e agardaba. A lúa arrancaba orillo do mar en calma. A area resplandecía. Só o ritmo das ondas do mar e o bulebule do rego de Figueiras acompañaban o silencio. Por fin saían do mar as sereas que el estaba agardando. Ían cara o rego, a beber e se bañar en auga doce, tirar o sal das súas lindas peles. Un, dous, tres tiros e outros tantos buracos achicando a vida desas preciosas peles. O tío Claudio era o único que cazaba as lontras". Así contaba Antonio como se cazaban as lontras (*lutra lutra*) en Cies, alá nos anos 50.

Unha vez mirou Antonio un muxo na boca dunha lontra que se paseaba pola Ponte do Lago. Botou a correr tras dela e non parou ata que o peixe pasou ó seu pucheiro.

Os tempos mudaron. As lontras se hai non se miran. A xente que vivía na illa marchou, encandilada polas luces das vilas que de noite alumaban as beiras da ría,

A gaivota patiamarela





O MEDIO NATURAL

Todo o contrario ocorre un pouco máis arriba, no cantil. As gaivotas patiamarela (*Larus cachinnans*) toman posesión durante a época de cría de toda terra e pedra axeitada onde aniñar.

Serafín conta, "erguíame cedo e percorría a illa, por unha banda ó ir, pola outra ó vir. Levaba unha cestiña e unha cana longa cunha rediña na punta a modo de ganapán. Daquela, anos 50, non había tanta gaivota e aniñaban no máis exposto do cantil. Caín unha vez cando mozo e inda coxeo de vello. Apañaba a cesta de ovos e íaos vender a Vigo. As pastelerías compraban moitos."

Arredor de 22.000 parellas reproductoras fan de Cíes a maior colonia mundial de gaivota patiamarela.

Outra especie que goza de boa saúde demográfica é o corvo mariño cristado (*Phalacrocorax aristotelis*) que con 1.000 parellas é a colonia más numerosa do suroeste europeo.

Os corvos mariños grandes (*Phalacrocorax carbo*) só veñen de invernada, e na illa de San Martiño teñen un dormideiro onde se chegan a xuntar ata 1.000 individuos.

Aniñan tamén pero en número moi reducido, a gaivota escura (*Larus fuscus*) e o paíño (*Hydrobates pelagicus*), a ave mariña más pequena de Europa.

Polas importantes poboacións de aves mariñas a Unión Europea e o Estado Español declararon ás Illas

Mirando ó sur desde o Alto do Príncipe

Cíes como ZEPA (Zona de Especial Importancia para as Aves.)

Dunas e acantilados manteñen en bo estado de conservación ás súas comunidades vexetais. Destacan polo seu alto valor ecolóxico a herba de namorar (*Armenia pungens*), camariña (*Corema album*), carraspique (*Iberis procumbens*), *Angelica macrocarpa*. Mentre, o medio forestal presenta un maior grao de alteración. Só uns escasos e cativos cerquiños (*Quercus pyrenaica*) soportan a presión de homes e cabras e do plantío de eucaliptos e piñeiro feito nos anos 50.

Os ecosistemas más representativos das costas galegas encóntranse nos fondos submareños das illas.

Pola importancia dos diferentes ecosistemas que lle dan vida, as Illas Cíes foron declaradas Parque Natural en 1980 para asegurar a continuidade desa vida.

O arquipélago cíeñio fórmano tres illas: Norte ou Monte Agudo, Monte Faro e San Martiño ou Sur; e ilotes como A Agoeira, Penela dos Viños, O Ruzo, Carabelos. Estirado polos meridianos, estreito nos paralelos, deitado fronte á Ría de Vigo as súas praias sorrín ó nacente e danlle as altas costas ó océano. Ollar como desaparece o sol no mar, todo un espectáculo a diario, diferente e sempre fermoso.

Antón Álvarez é fotógrafo naturalista





A FALA



Coñece-lo mar e coñece-lo ceo

Por Xosé Luís Fernández Pérez.

Basta con abrirmo-la xanela do cuarto pola mañá para sabérmo-la roupa qué vestir e se marchamos de viaxe no día seguinte témolo "chupado" coa televisión, a radio ou a prensa que a cotío nos dan o parte meteorolóxico para todo o mundo ... En fin, hoxe en día poucos son os que se mullan e menos os que precisan olla-lo ceo para saberen se leva o bicho (nubes alongadas que traen mal tempo na Guarda) ou se este vai escamudo, enladrillado ...

Tamén pode acontecer que, ó estarmos visitando a carabela da descoberta *La Pinta* no embarcadoiro náutico de Baiona, nos fixemos en como é o seu inte-

rior (a roda do timón, o fogón, situado debaixo do castelo de popa, o pao da mesana, a bodega, a grosura do mastro principal, etc.) pero que nos esquezamos dos homes que alí marearon, daqueles que conseguiron atravesa-la inmensidaxe do océano sen máis axuda cá experiencia transmitida polos seus mestres e a dos seus propios derroteiros ... Claro, conviven tan intimamente os avances técnicos co noso cotián que ata parece pouco atinado intentarmos percibi-la mudanza do tempo observando o volume e contorno das nubes ou o voo das aves mariñas ... Ocorre que hoxe en día non ventamos se des-





A FALA

pois dun ceo pedrento choverá senón que constatámo-la información do parte coa realidade atmosférica que se nos depara despois ... Non obstante, ata hai moi pouco –igual cós navegantes da carreira das Indias– as nosas xentes do mar non dispúñan de "meteosat", "Pemán", "Españoles en la mar" (unha emisión de Radio Nacional de España), etc., pero non por iso se deixou de andar nos mares de Galicia nin os barcos se deixaron de arrombar para novas mareas ou para outros rumbos no mar afora ...

Toda a información teórica que reciben sobre náutica os profesionais do mar é o resultado dunha morea de coñecementos acumulados ó longo do tempo nos moitos manuais de "Instrucción Náutica" (que se atopan nas bibliotecas especializadas) pero fundamentados e dirixidos na práctica de navegación. Sabemos, polos primeiros manuais náuticos en castelán, a principios do XVI, cales eran as instruccións más axeitadas e que cumpría ensinarllas ós pilotos para non deixaren os seus navíos ó garete e como debían percibilo ceo, o mar e as aves para así poderen predici-lo tempo. Eran moitas as obras que contiñan os devanditos consellos sobre a "arte de navegar" (*Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales*, de Escalante de Mendoza; *Breve Compendio de la Esfera y del Arte de Navegar*, de Cortés Albácar; *Luz de Navegantes* ...) pero poucas as que intentaban expoñer todo isto detalladamente e cunha morea de consideracións, sobre todo no bo goberno do barco. Así, Alonso de Chaves dedicou no seu libro *"Espejo de Navegantes"* un tratado á observación dos sinais naturais que conviña saber para coñece-las mudanzas do tempo. Seleccionounos axeitadamente nunha escala xerárquica que se compuña de dez apartados cunha orde gradativa desde os más perfectos ós menos. Primeiro estarían os sinais das estrelas, despois os do sol, da lúa, das nubes ..., e máis adiante, en oitavo, os das aves. Fecharían a lista os corpos inanimados terrestres e acuáticos.

Polo tanto, alí atopamos nomeadamente algúns destes sinais como *"Estrellas, cuando parecen que están quietas y resplandecientes significan serenidad; Sol, cuando tuviere cerca de sí muchos círculos denota tempestad de vientos; Luna, cuando los círculos que tiene entorno de sí fueren blancos o amarillos o rubios, denota serenidad y sequedad" e "Delfines, cuando dan saltos por encima del agua y se lle-*

gan a tierra, denota tormenta, la cual vendrá de aquella parte que ellos vienen".

As xentes do mar coñecen moi ben estas advertencias, xa que "constrúen" os seus saberes a partir do contacto directo co medio. Sen embargo no caso de Galicia, onde a arte de navegar era practicada por familiares e veciños, esta bagaxe cultural, que Alonso de Chaves nos ofrece con máis de cento oitenta sinais amplamente matizados, viuse arredada ó ámbito da transmisión oral. Pero claro, na fala emprérganse outros mecanismos de aprendizaxe (os contos, os chistes, e sobre todo os refráns, todos reflectindo o saber do cotián) e, deste xeito, é nela onde atopamos aquilo que xa observara "tecnicamente" Chaves: As estrelas a brillar, mariñeiro para o mar; Sol barbado, vento ou mollado; A lúa a saír con cerco, o mariñeiro desperto e Golfinos que moito saltan, vento traen e a calma espantan ...

Pois ben, amais dos saberes recollidos a través da escritura, tamén a fala viva agacha "sintagmas de pensamentos" que ó longo do tempo se transmiten de xeración en xeración e que se conservan gracias a eses hábitos "mnemotécnicos", é dicir, baseados na arte de estimula-la memoria, permitindo que todos coñezamos dun xeito atractivo e dixestivo ese saber "implicitamente" técnico.

Xosé Luís Fernández Pérez é investigador do Instituto Ramón Piñeiro





OS BARCOS

Os Colin Archers

Por Alberto Romero Bermo

Hai barcos que nacen para ir ó mar. Son veleiros –coma a nosa dorna– que levan a palabra mariñeiro en cada táboa e en cada cravo do seu casco. Con só mirar para eles vese o seu poderío e a súa fortaleza fronte ó mar. Ben levadas estas embarcacións nunca defraudan. O seu punto débil son os homes que levan abordo, os homes que non as coidan e non as manteñen no seu punto mariñeiro. Polo demais son embarcacións infalibles –infalibles ata onde o mar nos permite usar tal arrogante palabra diante súa.

O Santa María II nos pantaláns do Clube Náutico de Ribeira

O Colin Archer, veleiro de *pedigree* noruegués, é un deseño exemplar e digno de estudiar para todos os que respectamos o mar e as boas embarcacións que nos deixan disfrutar del. Coma todas as cousas que perduran polo seu propio valor e non por caprichos de *marketing* e modas náuticas pasaxeiras, o Colin Archer é un deseño sobre o cal se construiron centos de barcos. Non é unha esaxeración dicir que miles de Colin Archers, construídos en todos os materiais imaxinables –madeira, ferro, ferrocemento, aluminio, fibra– levan navegado os océanos do mundo neste século. Por algo será.





I. Orixe

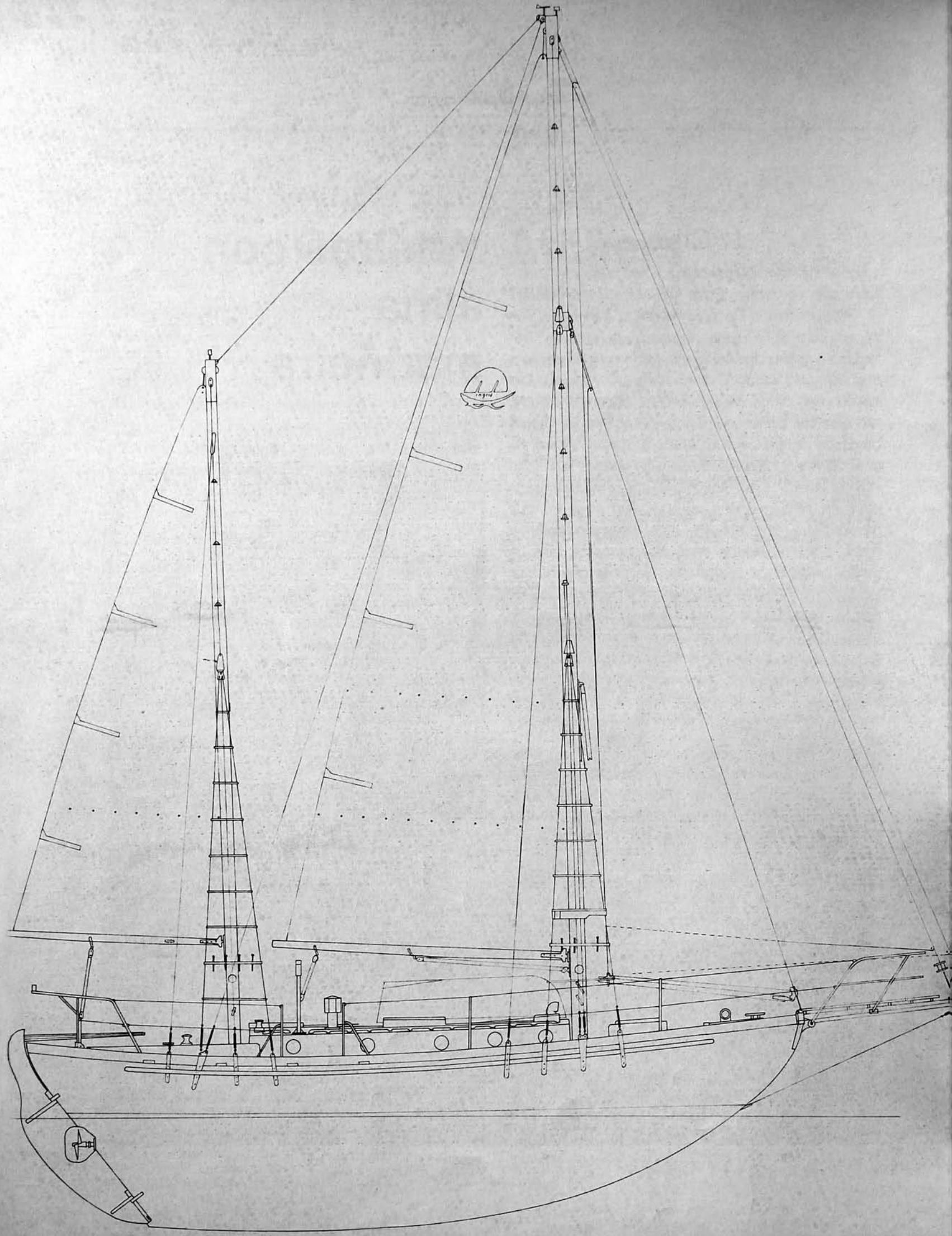
O Colin Archer, como indica o seu nome, foi deseñado polo noruegués Colin Archer na última década do século pasado. Despois de varias aventuras polo mundo adiante –incluídas a procura de ouro en California e o cultivo de café en Hawaii– Archer fundou un estaleiro cerca de Larvik, no sur de Noruega. Ali deseñou un barco de salvamento, coñecido como o *rednigskoïte*, para servir á flota pesqueira que faenaba desde as Illas Lofoten ó norte do Círculo Ártico. Os pescadores noruegueses naqueles tempos faenaban –tal cal facían os mariñeiros galegos preto das nosas rias– en embarcacións abertas, sen cuberta, que navegaban a remo e a vela. Para a súa protección, o *rednigskoïte* navegaba entre eles como se fose un pastor coidando o seu rabaño. Se se levantaba mal tempo o Colin Archer remolcábao a porto ou simplemente coidaba que todos chegaran a terra sans e salvos. Dezaseis *rednigskoïtes* deseñados por Archer navegaron nas perigosas costas árticas de Noruega durante décadas, incluso despois da aparición da propulsión a motor. Os Colin Archers orixinais foron tan fortes e robustos que algún deles ainda navega hoxe en día.

Os Colin Archers orixinais levaban aparello cangrexo, con vela maior, mizena, trinquete e foco; un aparello lóxico e práctico basado na última tecnoloxía do seu día. O deseño de Archer estaba fundado na crenza de que a forma do casco dunha embarcación debería producir ondas da mesma forma cás ondas naturais producidas polo mar. Por iso os Colin Archers eran de dobre proa –detalle que nos fai lembrar as nosas lanchas de relinga, máis antigas por suposto có Colin Archer, que saían ó mar aberto en busca da sardiña. Aínda que a teoría da forma das ondas exposta por Archer foi desacreditada por enxeñeiros navais hai xa algún tempo os seus barcos– sexa cal sexa a teoría ou o misterio que os envolve non deixaron de facer o seu labor dunha forma exemplar. E o que é máis importante: deron unha numerosa descendencia de formidables barcos e deseños que viñeron tras deles.

Veleiros con alma mariñeira

A popa do Jannicke







II. Descendencia

O deseño Colin Archer fixose popular e moi coñecido polos escritos do enxeñeiro naval inglés E. Keble Chatterton; unha popularidade que logo foi recolleita nos deseños de William Atkin en America aló polos anos vinte e trinta deste século. Algunxs exemplos notables de Colin Archers deseñados por Atkin son o Eric, o Ingrid e o Alajuela. Os dous últimos foron producidos en masa –pero con moita calidade– por estaleiros californianos. Pero quizais o máis famoso dos Colin Archers –e sen dúbida o máis popular na historia do deseño– foi o Westsail 32 deseñado por William Crealock e construído polo estaleiro Westsail Corporation en Costa Mesa, California. En total construíronse máis de mil Westsail 32, un feito nunca visto na historia da náutica moderna ata aquel momento e un número de embarcacións que desde aquela só foi superado por uns cantos veleiros de lastre fixo. Con só 9,75 de eslora o Westsail 32 é un barco que ten dado a volta ó mundo en numerosas ocasións; é un cruceiro en miniatura que –coma o seu antepasado Colin Archer– está a gusto en calquera mar.

III. Crítica

Como non deixa de ser un deseño humano o Colin Archer non deixa de ter os seus críticos, aínda que

todos eles recoñecen a valía do deseño no seu día. Unha crítica obvia do deseño é a súa feitura de dobre proa. Como xa apuntamos, a hipótese de que o barco tiña que producir as mesmas ondas que fai o mar non chegou a ser nada máis que unha idea orixinal pero sen fundamento. O tempo e os miles de veleiros con popa de espello construídos e probados en condicións inclementes demostraron que a dobre proa –nun veleiro que vai avante e non ós dous sentidos como se pode facer a remo– non produce necesariamente unha embarcación máis mariñeira. Ó contrario, argumentan algúns, a falta de volume na popa dun veleiro de dobre proa produce menos flotabilidade e pode ocasionar que entren os mares abordo pola popa con máis facilidade. (Esta crítica ataca a posición dos propoñentes do Colin Archer que aseguran que a dobre proa fai partir os mares que da outra forma encontrarian un mellor branco na popa de espello.)

Outra crítica do deseño é que xeralmente os barcos resultantes son excesivamente pesados e polo tanto más lentos. Por exemplo, o Westsail 32 con só 9,75 m. de eslora pesa 8.845 kg. En comparación un veleiro moderno como o Beneteau Oceanis 321 –que se pode ver en algúns dos náuticos das nosas rías– mide 9,96 m. de eslora e tan só pesa 4.400 kg. Esta simple comparación fala por si soa. O veleiro máis lixeiro normalmente vai andar máis. Agora ben, os defensores do Colin Archer sinalan que o peso tamén ten que saír dalgún sitio e que non toda a diferencia de peso vai no lastre. Os números polo tanto indican que un veleiro debe de levar máis fibra có outro e polo tanto debería ser más forte. Neste senso, e da mesma forma cós seus antepasados, o Westsail 32 é, sen dúbida, un barco máis robusto e forte que a maioría dos seus contemporáneos.

O que está claro é que o peso excesivo da embarcación combinado cunha popa demasiado redonda e sumerxida por debaixo da liña de flotación fai que os Colin Archers sexan relativamente lentos. Hai que dicir relativamente porque está documentado que polo menos un Westsail 32 navegou desde California a Hawaii, un percorrido de 2.250 millas, en 15 días e 10 horas, o equivalente a unha travesía do océano Atlántico a un promedio de 6 nós. Eso é case increíble para un barquiño de 9 metros e pico; cáuseque, porque ós Colin Archers gústalles sorprender.





OS BARCOS

IV. Os Colin Archers entre nós

Ignacio "Nacho" Dopico enamorouse dun Colin Archer despois de levar anos regateando en veleiros e iates modernos. Descubriu o Jannicke hai algún tempo en Camariñas cando navegaba rumbo ó Mediterráneo en mans do seu patrón, o noruegués Jan Halworsen. O Jannicke cumpriu a súa viaxe naqueles mares e voltou a Camariñas onde o deixou o seu patrón. Nacho interesouse pola embarcación cando a veu alí semi-abandonada e propúxolle ó patrón a súa compra.

Coa axuda de varios amigos interesados en renovar o movemento do Gremio dos Mareantes na Coruña –un grupo filantrópico que durante séculos prestou axuda gratuita a enfermos e pobres– Nacho fixose cargo da embarcación. Os medios do grupo eran modestos, por non dicir cásique inexistentes, pero dunha forma ou outra emprenderon a renovación da embarcación. (Conta Nacho cun sorriso que para pintar a obra viva tiveron que usar non sei cantos tipos diferentes de patente; "compramos a que puidemos e usamos a que nos deron.")

O Jannicke é un deseño Colin Archer puro construído en 1978 nun estaleiro noruegués. O forro do barco e os mastros son de piñeiro daquela terra –posiblemente unha especie de abeto– e a cuberta é de teka. Cada táboa do casco mide 45 mm. de grosor, cada caderna 14.5 cm. e a separación entre cadernas é de 25 cm. O veleiro mide 10.80 m. de eslora, 3.60 m. de manga, 1.80 m. de puntal e despraza 12.28 toneladas. É interesante apuntar que as medidas do Jannicke corresponden case exactamente ás do Ingrid e o Alajuela, os dous Colin Archers xa mencionados de William Atkin. Noutras palabras, o Jannicke é un barco serio, feito de forma tradicional para andar no mar. É un veleiro que non quere ter os cabos amarrados ó peirao.

Pero namorarse dun barco non é o suficiente; despois tamén hai que vivir con el. "O traballo que levamos feito non é unha broma e o que nos queda non digamos", cóntanos Nacho referíndose á parte superior da cabina en cuberta que houbo que cambiar porque a teka podreceu ó estar o veleiro abandonado por un tempo. "Logo o mastro maior que tivemos que reparar polo mesmo conto. Empezamos cunha

cousa e descubrimos outra que necesita atención," conta Nacho engadindo, "pero a embarcación en si, o que é o casco e a súa integridade non ten pega".

Nese sentido Nacho non mente. Cada paso que se dá na súa cuberta da confianza e seguridade, cousa que o barco demostra cada vez que sae ó mar. "Aíatrás nunha nordestada saíndo da Coruña daba gusto subir e baixar polas olas, parecía que o barco ata as lambía. Con toda a maior e o foque ela nin se enteraba do mal tempo", conta Nacho mentras nos explica que lle gustaría probar a mizena, que está en reparacións, nas mesmas condicións.

Se Nacho e os amigos que o alentan van conseguir renovar o Jannicke ó nivel que el merece é difícil de dicir. A tarefa non vai ser fácil. Este verán Nacho estivo traballando co barco polas rías levando a clientes de *charter* por cinco mil pesetas ó día por persoa. Algo é algo e o máis importante é que o Jannicke navegue, despregando as súas velas vermellas polos nosos mares. O resto xa o tempo o dirá porque os Colin Archers non se renden así coma así.



A proa do Jannicke →





OS BARCOS

V. A volta ó mundo nun Colin Archer

Murmuraban os trasnos que rondan os peiraoz de Santa Uxía de Riveira que o Jannicke andaría un pouco celoso se se encontrase co Santa María II, procedente de Hamburgo, Alemania, rumbo: o mundo enteiro. O Jannicke tamén querería ir con el. Este Colin Archer construído na Primeira Guerra Mundial por estaleiros noruegueses flotaba no Clube Náutico de Riveira coma se acabase de ser botado ó mar por primeira vez. O seu patrón, Klaus Riekenberg, retirado con cincuenta e oito anos de idade e "moi cando de traballar" segundo el, vai intentar levar o Santa María II arredor do mundo nun prazo de tres a cinco anos. Pasenijo, dixo Klaus, "estas cousas hainas que levar con calma e saber saborealas. Se non gustan hai que abandonalas".

A Klaus gústanlle estas cousas do mar e en particular a súa querida embarcación que conseguiu hai uns dez anos en Hamburgo. "Ía co meu fillo no coche en busca dun barco para mercar e no camiño atopeime co Santa María II varias veces e francamente non me interesaba o deseño Colin Archer daquela porque prefería un barco máis moderno. Pero os ollos debéronme

quedar nel porque o meu fillo díxome: non busques más, papá, que tí has comprar esa embarcación. E así foi. Sen querela e sen búscala quedeime con ela".

A Santa María II é un veleiro impresionante por varias razóns. A súa construción é a tingladillo con táboas de teka de 2.5 cm. de grosor; a roda, quilla e codaste son de roble. A madeira é a orixinal –ten máis de oitenta anos– e está en perfectas condicións segundo nos explica Klaus ensinándonos a unión das táboas de teka cunha lanterna no máis profundo do interior da proa. O mastro, que é de abeto, tan só ten algúns anos e está vernizado como se fose un piano. (Klaus converteu o barco de queche a balandro cun só mastro para non "complicarse a vida e para aforrar dous pesos.") O Santa María II mide 10.80 m. de eslora, incluíndo o bauprés, e tan só 9.35 m. en cuberta, 3.25 m. de manga, 1.40 m. de puntal e despraza unhas 10 toneladas con toda a carga abordo –cousa evidente á primeira vista xa que a liña de flotación estaba sumerxida a uns dous ou tres centímetros debaixo da auga.

Á parte da integridade do barco Klaus preparouno con seriedade para facer a súa viaxe. Leva nove velas: dúas maiores, dúas trinquetas, dous focos, dúas xenovas para ventos frouxos e un foco pequeno e forte para o mal tempo. O velame da embarcación en condicións normais e duns 60 m. cuadrados. Para cociñar abordo Klaus instalou unha cociña de queroseno ("o butano igual me fai ¡boom! algún día"); leva 130 l. de gasoil que lle permiten navegar unhas 400 millas co seu Mercedes diesel de 54 cabalos sen ter que facer combustible.

En sistemas sofisticados de navegación e comodidade o Santa María II non é o barquiño tradicional que aparenta desde fóra. Está equipado cun desalinador "porque auga boa coma a de Galicia non a hai en todas partes"; unha nevera e conxelador, dous GPSs, un sextante, unha estación meteorolóxica electrónica (barómetro, termómetro, anemómetro, sistema de predicción meteorolóxica, etc.), ordenador portátil con máis de 10 000 (¡Si, 10 000!) cartas de navegación, (leva tamén todas as cartas tradicionais que lle fan falta para a viaxe), dous CD-Roms, impresora,



Nacho Dopico coa súa tripulación

Klaus Riekenberg amosa o ben preparado que está o seu barco







OS BARCOS

Radio VHF, radio onda corta, calefacción (porque disque "jen Alemania non vai o frío que vai aquí!"), sonda, corredera, compás electrónico e comás tradicional, generador Honda "por se se vai a luz", dous paneles solares, piloto automático Autohelm 2000, piloto veleta Royal Perfect, unha balsa salvavidas Dunlop con capacidade para seis persoas, dúas zodiacs e tres rezóns para usar en diferentes condicións de fondeo. ¿E cando dixemos que media esta embarcación? Nove metros e pico de eslora...que va.

Invitándonos a unha cervexa ben fría do seu conxelador, Klaus explicounos que a vela tradicional non ten porque ignorar os avances tecnolóxicos que se fixeron nos últimos anos. "Un barco tradicional como o Santa María II non ten porque carecer dos sistemas de seguridade e comodidade que temos á man. Ser un tradicionalista acérrimo polo simple feito de selo non ten sentido. Tampouco con eso quero dicir que nos temos que esquecer dos bos costumes do mar. Aínda que teño dous GPSs a bordo tamén levo e sei usar o sextante tradicional. O mellor é saber compaxinar os dous mundos".

A viaxe pensada por Klaus vai durar entre tres e cinco anos. De momento viaxou desde Alemania co seu fillo de vinte e tres anos que o acompañou ata A Coruña antes de voltar á facultade en Hamburgo. Nesa viaxe xa pasaron por Holanda, Bélxica, Francia e Gran Bretaña. Despois de sair de Santa Uxía de Riveira (tiña pensado pasar por Baiona) ía recoller á súa compañeira en Lisboa. Logo visitarán Madeira, as Canarias e Cabo Verde antes de cruzar o Atlántico camiño a Trinidad. "Eso quere dicir que imos pasar as Navidades no medio do océano. Terei que preparar unha árbore de nadal dalgún xeito".

Despois de cruzar o charco visitarán as Illas Margaritas e as Tortugas de Venezuela; Bos Aires, Aruba, Curazao e San Blás; logo virá o Canle de Panamá (que sería alá por abril do 98), as Illas Galápagos e unha longa travesía do Océano Pacífico ata a Polinesia francesa incluíndo as Marquesas e Tahití, Samoa, Fidgi e Tonga. "Se todo vai ben, ou sexa, se me gusta, o que vou facer," conta Klaus, "e visitar Nova Zelandia, que sería alá a finais do ano 98, e botarei alí o verán". Despois do descanso en Nova Zelandia pensa

botar un ano sen itinerario ningún polo Pacífico visitando todas as illas que lle apeteza rematando en Australia. Logo cruzará o Océano Índico no ano 2000 ata chegar a Sur África onde visitará parte dessa costa. Despois virá xa o Atlántico Sur onde fará escala en Santa Helena rumbo a Brasil para logo seguir ata o Caribe, Florida e Nova Yorke para rematar en Nova Escocia.

"Esperemos que haxa moito frío en Norte América porque non me quedará máis remedio que cruzar o Atlántico Norte ata Islandia ou Noruega. Logo estou a un paso de Alemania. Gustariame moito conseguilo, de verdade que sí". Crémosillo. "En total serán aproximadamente unhas 35.000 millas mariñas". Eso é moito andar pero o barco e o patrón parecen estar preparados para a proba. Pensa que a viaxe lle vai custar preto de 15 millóns de pesetas. "Parece moi, pero para que se traballa toda unha vida. O rapaz xa lle din o que lle tiña que dar –os estudios– e el está de acordo comigo; quere que faga a viaxe. Eu penso que vai valer a pena".

Nós tamén, aínda que só sexa pola clase de xeografía que nos imparti mentras falamos con el. Desde logo que é unha forma interesante de pasar o "retiro" despois dunha vida de traballo. O Santa María II está de acordo e logo pensamos que lle gustaría repetilo. Boa viaxe Klaus.



← O Jannicke con todo o trapo



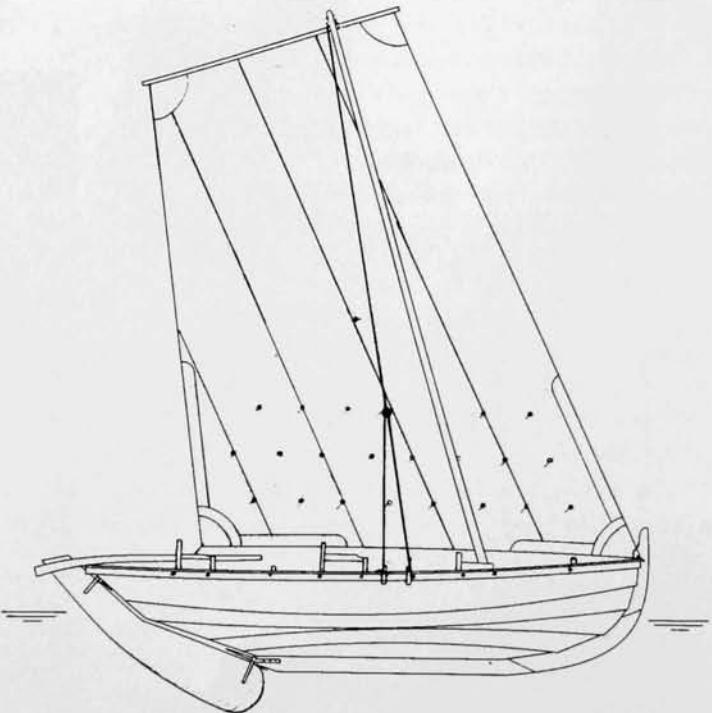
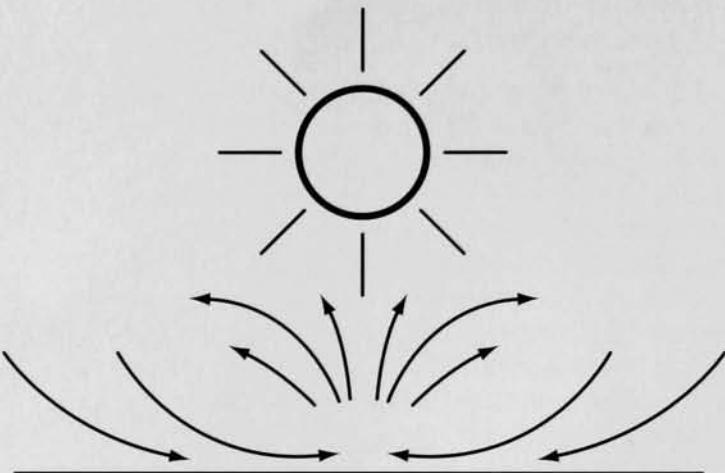
Gañández ó mar (I)

Por Ramón Albert

O sol, ó quentar de maneira desigual mares e terras, e ó quentar estes a capa da atmósfera que os rodea, crea masas de aire de desigual temperatura. A que máis calor recibe expándezese, perdendo densidade e peso e, polo tanto, elevándose, mentres que a masa de aire relativamente máis fría, a que é máis densa e pesada, esvarará por debaixo dela para ir ocupando o seu sitio. Con este outro engranaxe máis na infinita maquinaría da transformación da enerxía ponse en movemento: o vento.

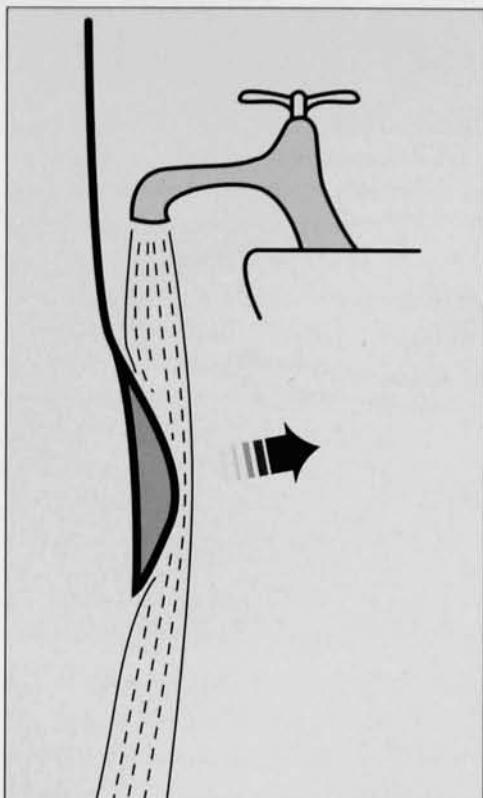
Coa mesma naturalidade coa que o aire se transforma en vento, o patrón veterano iza a súa vela e, navegando en punto de bolina, arrumba sen pensar nos escurridizos fenómenos que fan posible a navegación contra o vento. A explicación destes fenómenos é recente, xa que a desaparición das velas como motores da guerra e do comercio retardou o seu estudio e comprensión, áinda que de maneira intuitiva ou experimental a comprensión deses feitos sempre pudo estar nas mans dun bo timonel ou en determinadas tradicións da construcción naval. Veremos entón aquí algunas desas explicacións que se foron formulando ó longo do tempo.

Unha embarcación á vela móvese a través do aire e da auga tendo partes inmersas en cada un deses medios. O fluxo do aire sobre a vela crea a forza impulsora necesaria para contrarrestar a resistencia hidrodinámica xenerada polo casco que se despraza a través da auga. Nos estudos das correntes de aire e auga, chamadas respectivamente aerodinámica e hidro-dinámica, ambos medios son

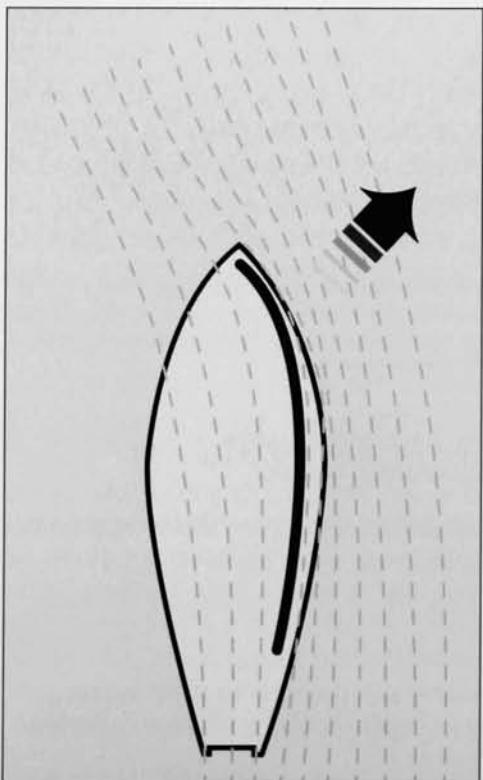




ESCOLA DE NAVEGACIÓN



Se tomamos unha culleriña cos dedos pulgar e índice e achegamos a súa parte curvada ó chorro de auga notaremos claramente, cando entra en contacto, un tirón. Mentras a culler é succionada cara ó chorro, este cambia de dirección



Se cambiamos un pouco de escenario e sustituimos o chorro de auga polo vento e a culler pola vela obteremos os mesmos efectos: un cambio de dirección do vento e unha forza na vela.

denominados "fluídos" en contraposición ós sólidos.

Na franxa que separa a un fluído dun sólido existe un fenómeno clave: a viscosidade. Sen esta característica dos fluídos os barcos non poderían navegar á vela, nin tampouco poderían voar os paxaros. A viscosidade é a responsable de que un fluído como o aire, por exemplo, rodee e se apegue a un obstáculo como pode ser unha vela bolinando cando este se interpón no seu camiño. O resultado deste rodeo e apegamento é un cambio na dirección do fluido. A consecuencia deste cambio de dirección créase unha forza sobre o obstáculo nun sentido máis ou menos perpendicular á dirección do fluido. Esta forza, coñecida tecnicamente como "sustentación", posibilitanos, unha vez controlada, voar ou navegar cingindo ó vento. Se ademais o obstáculo que se interpón no fluido posúe unha forma determinada, chamada "perfil aero-dinámico", a forza de sustentación pódese ver incrementada. Este é o fenómeno básico, pero non o único nin o máis poderoso como veremos a continuación.

O vento é un caso especial de corpo en movemento porque non ten nin forma nin medida fixa aínda que posúe unha masa e unha velocidade máis ou menos fácil de determinar. Pódese dicir entón que o vento ten unha enerxía cinética, que ven ser unha enerxía debida ó movemento dun corpo. A enerxía cinética, no caso dun fluido, coñécese como "presión dinámica" para diferenciala da presión estática que é a que queda cando cesa o movemento.

A presión e a velocidade son dous conceptos que o profesor suízo Daniel Bernoulli, aló polo ano 1738, relacionou no teorema que leva o seu



ESCOLA DE NAVEGACIÓN



Na faixa de rizos desta vela podemos ver como a maior velocidade do vento a sotavento arrasta os matafíos, mentres os de barlovento mantéñense case verticais.

nome, establecendo que cando un fluído aumenta a súa velocidade a súa presión diminúe, e se diminúe a súa velocidade a súa presión aumenta.

As forzas aerodinámicas que actúan nunha vela dependen case completamente das presións sobre os lados de barlovento e sotavento xeneradas polas diferentes velocidades mostradas polo vento ó ser dividido pola interposición da vela. O que de feito sucede é que a velocidade do vento é maior, e polo tanto menor a súa presión, na cara de sotavento da

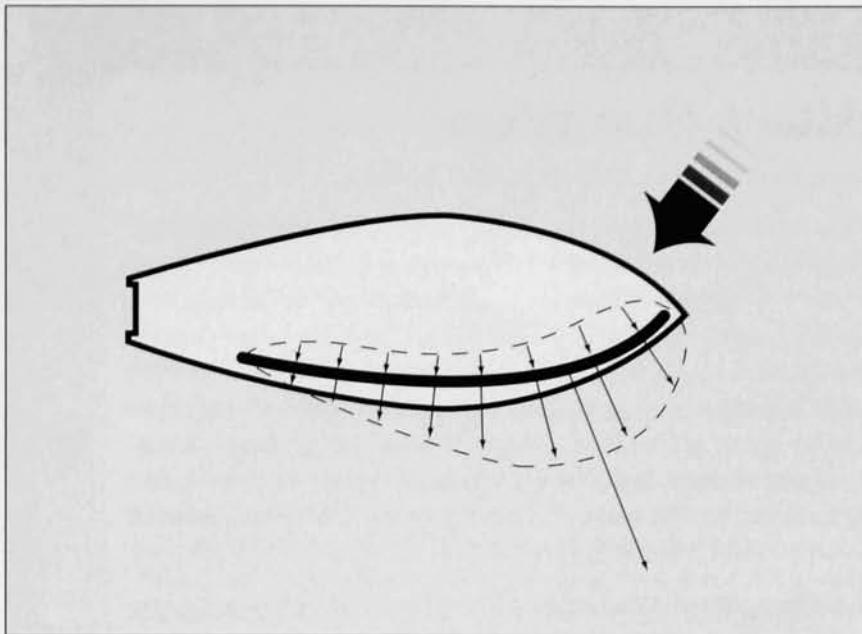
vela, que na de barlovento, onde a velocidade é menor pero a súa presión é maior.

Deste xeito, e seguindo o teorema de Bernoulli, prodúcese unha caída de presión ou baleiro parcial na cara de sotavento da vela; ou sexa, créase unha especie de "chupón", a causa do cal podemos dicir que a nosa embarcación non é empuxada polo vento, senón que é succionada polo vento nunha dirección aproximadamente perpendicular á do vento aparente.

¿Por que, entón, se acelera o vento ó fluir pola cara



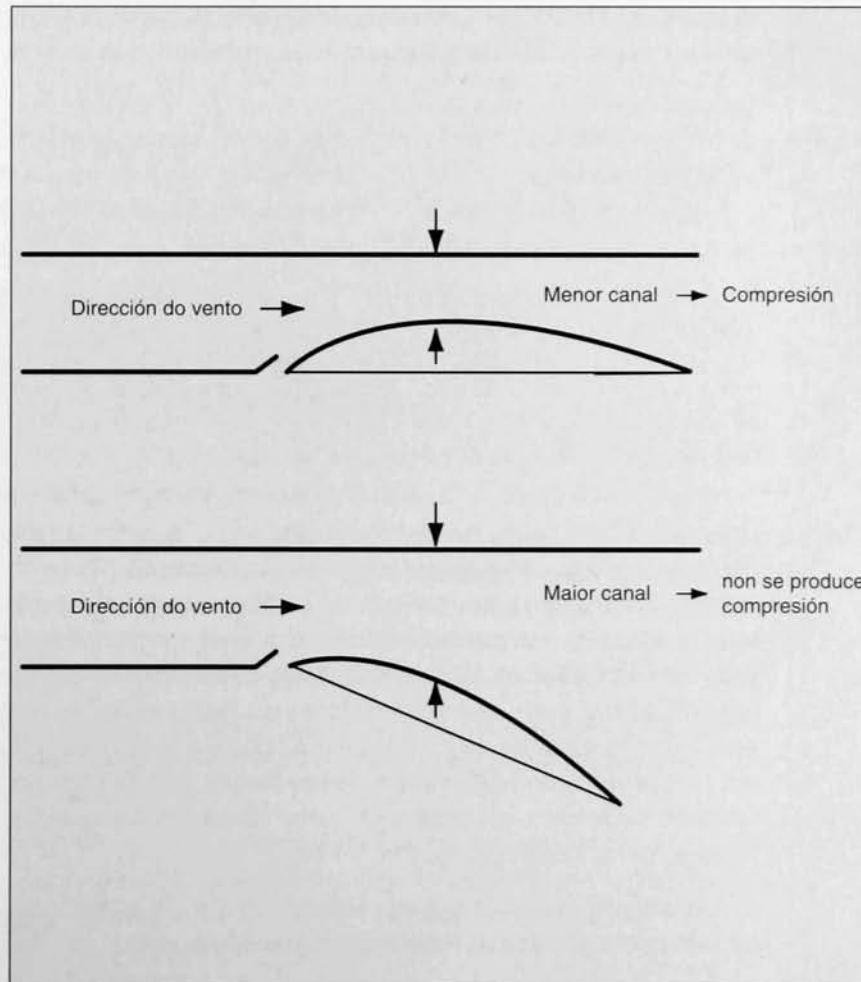
ESCOLA DE NAVEGACIÓN



As forzas xeradas por caída de presión a sotavento son moito maiores cás debidas á presión en barlovento.

de sotavento dunha vela? ¿Por que navega o barco cara a diante e non na dirección da forza que xenera a vela?

Ata hai pouco tempo o chamado principio "Venturi" protagonizou a explicación ás nosas preguntas. Ese principio establece que o fluído interferido por un obstáculo vese sometido a unha compresión entre o obstáculo e o fluído que viaxa libre máis afastado deste. Esta compresión e a maior velocidade do fluido que conleva, serían máximas onde maior curvatura tivese o obstáculo, diminuindo a súa velocidade tras pasar esta máxima curvatura. Aínda que o principio "Venturi" explica o funcionamento dun obstáculo ríxido como pode ser a árrixida dun avión, o mesmo principio non é válido cando falamos dunha superficie fléxible como é unha vela ante o vento.





CRÓNICAS DA COFRADÍA



I. Asalto á Guadalupe

(15 ó 16 de setembro do ano 1997 do Noso Señor)

Estabamos o luns, 15 de setembro tomando uns zumes de cebada no "Jatiño", cando recordando as xeiras que levabamos feitas este ano (Semana Santa na Ría de Pontevedra con visitas a Ons, Portonovo, Beluso e Combarro; os catro días dos III Encontros de Embarcacións Tradicionais do Grove; a Volta a Sálvora e tódalas visitas que fixeramos ás vilas costeiras da Ría de Arousa) pensamos que deberíam rematalo verán con outro raite. Puxémonos entón a ler no periódico qué festas quedaban por facer e atopamos á Guadalupe de Rianxo que tiña ese luns un concerto do "Caimán do Río Tea". Non dubidamos máis, arranchamos a Jalerna (unha dorna xeiteira de 6.75 m. de eslora construída para a nosa asociación, a Cofradía da Dorna de Riveira) e despois de comer saímos rumbo a Rianxo sobre as catro da tarde. Os compoñentes da tripulación eran Ramón Rivas (o "Jalo"), Alfonso Villa ("Yeti"), Marcelo Valeiras ("Broncas") e o patrón Adrián Sarasquete ("Pincho").

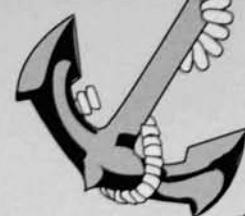
Navegamos cunha brisa do noroeste que nos puxo en catro horas a cinco millas do obxectivo, pero ó chegar a ese punto quedámonos sen vento e tivemos que remar durante dúas horas máis para chegar ós pantaláns do Clube Náutico de Rianxo. Atracamos sobre as dez da noite e recibimos un bo trato dos guardiáns do náutico: duchas, auga e corriente no atraque, e todo ó módico prezo de "0" presetas.

Despois de arranchar a Jalerna dispuxémonos a ir ó concerto. O concerto foi apoteósico, polo menos para nós, e ademais atopamos o "Cubalitro". Impresionante. Por 700 pesetas dábanche un juarismal de a litro de Habana 3, ou similares licores. Tamén fixemos a ola cun sinal portátil de prohibido aparcar e pedímoslle os bises de rigor ós "Caimans" que ademáis tocaron a de Manolo el Pescadilla, esa que sale no cd de "Unión Bravú", e que tanto lle gusta ó Estachas.

Ó remata-lo concerto fixemos a ruta dos *pubs* e fomos acabar na discoteca "Regata". A señora da limpeza indicounos moi xentilmente que a discoteca rematara, un pequeno despiste. Fomos para a Jalerna e dormimos Pincho e o Jalo na tilla, Yeti envolto na vela e Broncas na cadeira. Despertáronnos os motores do veleiro que tiñamos ó lado e démoslle ós incordiantes un pequeno susto ó ver como saímos dos nosos habitáculos.

Saímos a remo do porto, e despois de poñerse Ramón á caña, o resto da tripulación dispúxose a botar unha cabezada. Ó cabo dunha hora despertamos, e ó incorporarnos, ¡¡horror!!, foramos dúas millas en dirección contraria, cara a Ponte Beluso. Botámoslle a culpa ó cubalitro e á marea que subía; Ramón foise a "sobrar" á tilla e continuamos nós levando a dorna. Á altura de Cabo de Cruz entramos nunha néboa espesa que nos levou ata o faro de entrada da Pobra, onde escoitamos polo canle 69 (canle no que sempre estámos) unha voz coñecida. Era Toño o Estachas que andaba coa lancha da Xunta polos arredores. Localizounos polo radar, achegouse a nós e marcounos o rumbo para chegarmos por entre as bateas a Riveira. Despertou Ramón e púxose de vixía na proa da dorna e despois de pasar por un mogollón de bateas atopou uns giris perdidos, con GPS incluído, nunha motora. Quitámoslle a brea a unha batea. Tivo sorte que non a fundimos. Botámonos as culpas uns a outros: que se o Jalo me engañou, que se o Pincho me atou a escota e que se eu non tiña puta idea, etc...

Ó fin chegamos sans e salvos a Riveira o martes 16 de setembro do 1997 do Noso Señor, deixando o terreo preparado para o superasalto do xoves seguinte.



II. Xeira en Vilagarcía

(xoves, 18 de setembro do ano 1997 do Noso Señor)

Chegamos sobre as 11 da mañá ó pantalán e arranchamos a dorna Nai e a Jalerna. A Nai ía tripulada por Ramón Romero ("Moncho"), Broncas e Estachas. O último ía de patrón. A Jalerna tiña como mariñeiros o Jalo, Yeti, Lina González ("Pitufa") e a Pincho, que faría de patrón. Sobre as 12 da mañá saímos de Riveira con pouco vento do oeste. Cando chegamos á altura das bateas comenzou o rifi-rafe e acordamos apostar as cervexas para chegar ó peirao da Illa.

Na primeira media hora a Jalerna adiantábase claramente á Nai. Entón foi cando decidimos montar a "arma secreta", que non é nin máis nin menos que un spí asimétrico que nos fixo Ramón, o veleiro de Vilagarcía; ademáis, xa tiñamos ganas de probalo cunha especie de tangón de conveniencia que fixeramos cunha vara dá ameixa. O resultado non puido ser mellor. Empezámoslle a ganar terreo á Jalerna, e pouco a pouco fomos deixándoa por popa a pesar de levar connosco á Jacobiña, ó remolque, que é a auxiliar da Nai. Puxémonos a comer para celebralo cunhas estupendas empanadillas do "Pescador". Cando xa lle sacaramos más de media milla, o Pincho cambiou de rumbo abandonando o canle e meténdose entre a Illa e as bateas. Nós pensamos que se quedaría sen vento pois o mar viase calmo nesa zona, pero de repente colleu unha racha e comenzou a moverse a máis forza que nós, chegando de primeiro ó peirao da Illa. Despois de soportar os vaciles de turno, démonos o chapuzón ritual no peirao dos bateeiros.

Tomámo-lo café con esas herbas no primeiro bar despois do peirao e a continuación tomamos outra ronda do mesmo, no bar ó que temos ido outras veces a comer uns mini chourizos que os giris chaman "cantinpalo", e que tamén ten uns tremendo carabeiros á cazola. ¿Como se chamará ese bar?

Saímos da Illa sobre as catro da tarde. Botámoslle outro pique ó Pincho-team ata Vilagarcía pero non tardamos en comprobar que nos deixaban outra vez por popa. Foi entón cando chegados ás bateas de Vilagarcía os convidamos a outro pique ata as bateas de Cabo de Cruz. Cando navegábamos polo medio da ría soltamos lastre, ou sexa á Jacobiña, e comenzamos a navegar a boa marcha perdendo a auxiliar no medio do mar e dándolle a popa á Jalerna. Despois de dar a volta nas bateas de Cabo de Cruz fomos intentar coller a auxiliar en navegación a toda vela pero sen bons resultados tendo que tirarse Broncas pola borda nun ataque de "jamakuko". Posteriormente, e cando estaba á súa altura, o Yeti tamén se tirou da Jalerna quedando os dous como dous naufragos no medio da ría a bordo dunha embarcación de apenas metro e medio.

Ó cabo dun anaco a Nai dou a volta e veu a por nós coa intención de que sobre a marcha lle tirámos o cabo de remolque da auxiliar; pero nada foi máis lonxe do que esperábamos, pois de súpito ollamos que o rumbo da Nai era de colisión, tendo que tirarnos de novo de cabeza ó mar para non ser arrollados polo temible capitán Estachas. Despois do susto colleunos como mandan os cánones da navegación e chegamos vilmente remolcados ós pantaláns do porto de Vilagarcía.

Neste pantalán tivemos que pagar por eslora de barco, 1000 pts. pola Nai e 700 pts. pola Jalerna. Explicounos o vixiante que se en vez de estar ali un día estivéramos un mes, tan só pagariamos 14 pts ó dia. "Arrepiante baremo", pensamos nós.

Dispuxémonos a tomar unha ducha antes de saír, e pedimoslle ó vixiante que nos deixara o Fairi para sacar o cheiro a alquitrán, pois só fixera oito días que embreáramos á Nai. A continuación tomamos unhas birras no bar do porto para render pleitesia a esas tremendas fotos de Nais que hai na parede. Temos que lembrar que a nosa Nai ainda navega coa vela de pano da primeira Nai que existiu hai uns





80 anos.

Andamos tomando uns viños por Vilagarcía para logo ir ó pub "Museo" e á fábrica de cervexa. O arredor das 12 da noite xa non quedaba unha alma no pobo e xa de retirada ás dornas atopámo-la taberna irlandesa onde servían unhas exquisitas *Guinnes* de barril polo módico precio de 300 pts. e todo eso aderezado por unha máxica música irlandesa. Sobre as 2 da mañá invitáronos a abandonar o local, pois xa era hora de pechar.

Sen máis volvemos ó pantalán e metémonos nas nosas respectivas dornas a descansar, pois o día seguinte ía ser moi duro.

III. O Retorno á Guadalupe

(Venres, 19 de setembro do ano 1997 do Noso Señor)

Despois de almorzar no bar do porto e despedirnos dos nosos colegas, os vixiantes do Fairi, dispuxémos a partir no medio da néboa cara a Rianxo, pero antes a Nai debeu coller unha tripulante en Barraña, Modesta López ("Nena"). Mentras, a Jalerna foise impaciente rumbo á Guadalupe.

Despois dunha navegación tranquila a compás avistamos a media milla a Venza, o illote que hai frente a Carrageiros (na praia de Cabo de Cruz), e tratando de emular ós furtivos que escapan dos vixiantes en plañadora, metémonos pola parte de terra, indo o Broncas de vixía no bauprés e Toño á caña. Dese xeito pasamos sen novidade e despois entramos a un largo na enseada de Barraña, onde fondeamos. Fomos buscar á Nena na auxiliar e de contado tomamos rumbo á Guadalupe. A néboa dispouse á media tarde e fixemos conta das vituallas de emergencia (santas latas de conservas).

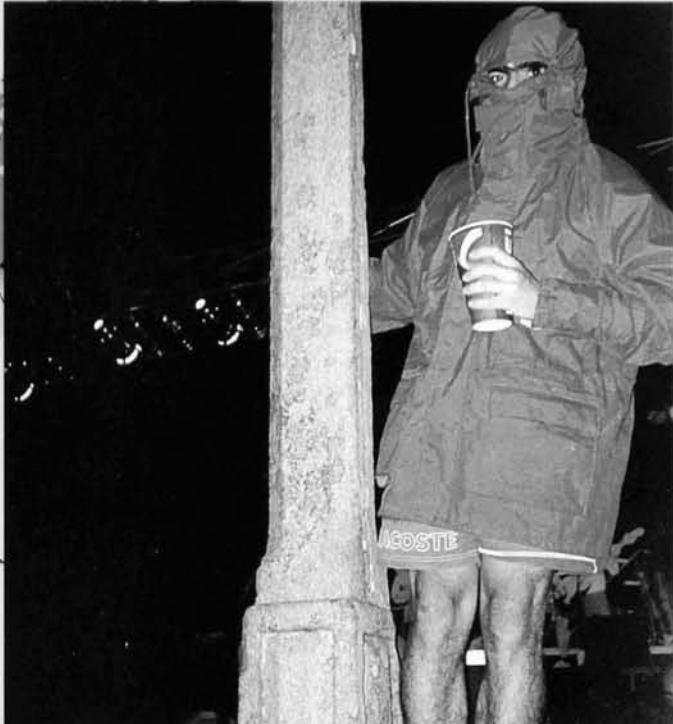
Cando nos atopamos no medio da ría pillamos vento de popa e levantamos o spí, e sen máis chegamos ós pantaláns do peirao deportivo de Rianxo. Ali estivémoslle esplicando a un curioso turista inglés o que eran aquelas dúas naves que tanto lle chamaban á atención. A lección creo que foi bastante completa pois pasou desde as orixes da dorna ata o tipo de construción, ademais dunha lección de montaxe de temón da Jalerna, sen guía, que case nos deixa eivados, pero o home saiu satisfeito.

Despois de atopar ó Pincho-team (Lina, Ramón, Villa e Pincho) dispuxémonos a tomar Rianxo enfundados nas nosas flamantes e olorosas (a brea) camisetas amarelas da Escola de Vela. Comenzamos polo "Bar Cofradía" que debido o seu nome tivemos a obriga moral de visitar. Logo seguimos co "Farol" cos seus tremendo carajillos de unha parte de café e tres de augardente. A continuación fomos ó "Cuba-litro" onde estivemos degustando os distintos caldos a módicos prezos (700-750 pts.) e escoitando a xira mundial de "Celtas Cortos" por non sei que canle dixital; tróuxonos lembranzas daquel monstroso final de festa de Brest 96, onde Pachy conseguira subir a bandeira de combate da dorna "Virxe do Carme" enriba do escenario. Finalmente cortaron a música dos Celtas para poñer bakalao e dixéronos que non servían máis cuba-litros pois non lle quedaban "piscinas" de plástico para os botaren. Continuamos o resto da noite polos distintos *pubs* e rematamos no "Regata" por aquilo de non variar costumes. Ramón trabou amistade co matón da discoteca e a nós convidounos Bandín, o DJ, a uns juarismais. Logo fomos tomar o chocolate pero con churros, que por certo era dese horrendo de tetrabrick para a continuación irnos para as nosas dornas, pois inda nos quedaba o Nazareno ó dia seguinte.

Marcelo Valeiras, autor destas Crónicas, é Presidente da R.e I. *Cofradía da Dorna*.



CRÓNICAS DA COFRADÍA



Cofrade penitente



Cos Caimáns do Rio Tea



Traballando no medio da Jalerna



TRIBUNA

Seguridade no mar

por Pedro Rey

Quen coñece e quer o mar non pode deixar de admirar ós homes que andan –e saben andar– nel. Non me refiro ós que saen nun barco, nin sequera ós mariñeiros. Refírome ós bos mariñeiros, os homes de mar que o son de verdade.

Neles admiramos a súa ousadía, a afouteza, a coraxe, o coñecemento do medio. E á beira de tantas cualidades que templan ó bo mariñeiro recoñecemos como unha cualidade fundamental, que pon a todas as demais no seu sitio, a prudencia. Ser arriscado é unha cualidade do home que anda no mar. Se non fose arriscado o mariñeiro non sairía. Pero ser prudente é imprescindible, porque ó que non é prudente cómeo o mar, e aínda demasiadas veces come ó que o é. De aí que a insistencia para

Atención a unha dorna durante unha regata





TRIBUNA

que se atendan as medidas de seguridade nunca sexa ociosa. E entre a xente que se move en torno ás embarcacións tradicionais esta insistencia é tamén necesaria.

Por unha banda o acento romántico que indudablemente ten o espírito deses afeccionados empurra a algúns a mirar con desconfianza, ou como elementos espúreos, ós aparellos modernos ou ás modificacións precisas para mellorar a seguridade das embarcacións. Aquí falaríamos dos factores de flotabilidade (cubertas, corredores, volumes estancos, flotadores...) Ou dos sistemas de comunicación (hai que prestar atención á telefonía móvil como sistema de seguridade).

Por outra banda a conexión lóxica dos que andan

nos barcos de sempre cos mariñeiros profesionais propicia a transmisión de actitudes ou prexuzos negativos cara a determinados elementos de seguridade pero que non se pode permitir que se trasladen ás actividades náuticas xa que tampouco teñen razón de manterse no ámbito do traballo. O exemplo máis claro disto pode ser o uso dos chaleques salvavidas, que tanto custa incorporar ó mundo dos pescadores profesionais. Posiblemente pola incomodidade adicional que aportan ás faenas de pesca, pero que deben ser plenamente assumidos pola navegación tradicional de lecer, marcando así pautas e criterios sobre a preservación das tradicións que nunca se pode facer de costas a seguridade.

Por último, determinados elementos tradicionais de seguridade non deben ser rexeitados *a priori* pola incomodidade que poidan traer abordo á hora de regatear ou simplemente revoltear, ou pola súa aparente inutilidade. É o caso da incorporación dos remos como sistema alternativo de propulsión para a circunstancia de presentarse calquera tipo de problemas coas velas; ou a necesidade de levar a bordo compás, e sabelo utilizar, naturalmente.

Recentemente acudín á reunión anual na que os clubes de dornas tratan cuestións xerais sobre o seu regulamento. Nesta ocasión discutiron ampliamente sobre as condicións de seguridade no Regulamento da Clase Dorna. É certo que a seguridade nas regatas vai depender nunha grande medida de elementos externos ós regatistas (organización, barcos de apoio, seguimento...) Pero xulgo como moi positivo que os clubes teñan presente sempre a importancia primordial, vital, da seguridade no desenvolvemento das súas actividades. Discutiuse moito e moi longamente naquela reunión e o acordo non sempre foi posible, pero o que quero destacar é o feito de que se tratou da cuestión a fondo. A seguridade non debe ter unha importancia só teórica, hai que falar dela, discutir sobre ela, proponer medidas concretas para reforzala e logo esixir o seu cumprimento. Ese é o xeito de manter vivos e facer eficaces os regulamentos.



Pedro Rey é vocal da Federación Galega de Vela.



Simposio de Antropoloxía Mariñeira en Pontevedra

Este verán coñeceron un forte impulso as actividades de carácter cultural relativas ó mar. Con diversa categoría, ou mellor, con diferentes ángulos e perspectivas abordouse o mundo do mar e dos mariñeiros ó longo de toda a xeografía galega e do calendario estival. Tal vez polo seu carácter académico e de investigación haxa que poñer en primeiro lugar o Simposio de Antropoloxía Mariñeira que baixo o título "Galicia. Un reencontro co mar" se celebrou en Pontevedra, entre o dez e o doce de xullo, adicado á memoria do ilustre polígrafo Xosé Filgueira Valverde, tan vinculado á cidade do Lérez.

Na presentación do programa do simposio, o seu coordinador, Francisco Calo Lourido, resaltou a importancia relativa da extensión das costas galegas respecto das do resto da Península Iberica e, ainda por riba, o favorable que resulta a nosa beiramar para os asentamentos humanos fronte a hostilidade que presenta boa parte do resto das costas peninsulares. Dito esto, e asumida a importancia que ten a actividade pesqueira na historia e vida de Galicia, resulta cando menos sorprendente que ata o de agora o interese dos historiadores e antropólogos galegos se centrase primordialmente no mundo rural. Como se afirmou nesa presentación do programa, a vertebración cultural da nosa terra pasa necesariamente polo estudio da nosa historia marítima e o desenvolvemento dunha completa antropoloxía mariñeira.

Participaron no simposio, xunto ós galegos, estudiosos procedentes de Canarias, Asturias e Baleares, así como de Francia, Portugal e América. Esperamos a non tardar, dispoñer das actas do simposio.

Mostra da Tradición Naval na Ría de Muros e Noia

Durante os meses de xuño e xullo celebrouse no Clube Náutico de Portosín esta mostra de tradición naval co gallo do vinte aniversario da fundación do clube. A mostra constou dunha exposición perma-

GALICIA
UN REENCONTRO CO MAR

SIMPOSIO DE ANTROPOLOXÍA MARIÑEIRA

1906 1996

SIMPOSIO INTERNACIONAL IN MEMORIAM XOSÉ FILGUEIRA VALVERDE

Pontevedra 10 –12 xullo 1997

CONSELLO DA CULTURA GALEGA
Ponencia de Antropoloxía Cultural



APUNTES

nente que recolleu diversas coleccións de útiles e obxectos relacionados co mar. A colección Puertas-Mosquera de Cartografía Náutica Antiga de Galicia, ofreceu a oportunidade de achegarse ás representacións cartográficas das nosas costas realizadas desde o século XVII en obradoiros flamencos, franceses e italianos. De gran calidade eran as pezas da Colección de Maquetas de Veleiros e Pesqueiros aportadas por Fernando Túnez e Manuel González. Tamén se contou coa Colección Manuel Mariño de Ferramentas de Carpintería de Ribeira e diversos útiles de navegación e traballo a bordo dos veleiros. Por último, unha Colección de Fotografías de Veleiros da Ría que cun gran poder evocador, resultaba fortemente estimulante para a consecución dun dos obxectivos que se pretendía acadar con esta mostra, segundo o indicaba Juan Ramón López Oviedo, Presidente do Náutico: manter viva a memoria da nosa grande tradición mariñeira e esperar a sensibilidade de cantes se relacionan co mar respecto á nosa historia naval.

Paralelamente á exposición desenvolvérónse dúas mesas redondas. Unha sobre a carpintería de ribeira na que participaron os mestres carpinteiros Amado, Manuel Freire, Juan Tomé e Manuel González. A outra, baixo o título "Os navegantes tradicionais" recolleu as experiencias e vivencias de Fernando Túnez, Francisco Carneiro e José Túnez, veteranos mariñeiros de pataches e barcos de cabotaxe. Completaron a mostra as charlas e conferencias de Carlos García Bayón, Carlos Fernández e Arturo Romaní García e Fernando Alonso Romero.



CLUB NAUTICO PORTOSIN

Mostra da tradición naval na ría de Muros e Noia

XUÑO - XULLO 1997



APUNTES

¡Eses Vascos!

Son uns fenómenos. É para entusiasmarse e hai que decilo así. Catro amigos afeccionados ó remo que practicaron remo ata hai pouco pero que xa non están en idade para a competición dura: dous mestres, un cámara de televisión e un xestor de seguros. Catro fervorosos amantes das súas tradicións como é rasgo distintivo deles, dos vascos. Cantas veces non temos escoitado ós nosos a louvanza dos mariñeiros daquelas terras cos que tanto teñen tratado nos portos, nos barcos, nas faenas.

Joseán Urbieto o os seus tres compañeiros chegaron a Galicia co seu batel a remolque. E a remo, coa axuda dunha vela aparellada para o caso, percorreron nuns días de agosto a ría de Vigo, desde o porto de Cangas, e o fondo da Ría de Arousa desde Rianxo. Remontar o Ulla e atoparse o Drakar de Catoira, rodear Cortegada, visitar Carril, costear o Bodión, foron experiencias que lembran con agrado. As rías reunen unhas condicións inestimables para o seu plan de vacacións de batel e remo.

Viñan coa ilusión de ver as dornas e o clube *Lajareu*



Iñaki e Joseán Urbieto, en Coroso probando a dorna



Unha parada nos Castros do Neixón



Rumbo a Carril a bordo do batel



APUNTES

doulles a oportunidade de probalas. Por diante de Coroso, unha tarde con vento racheado fixeron unha exhibición das súas habilidades. Nun par de voltas conseguiron o dominio básico da dorna e disfrutaron coa nosa vela tradicional.

Están agora ilusionados cunha tarefa que procuraremos seguir de cerca: a reconstrucción dunha traíñeira das tradicionais, en madeira, e para navegar a vela e a remo mar a fóra.

Dornas en Rianxo

Pódese dicir que Rianxo non é porto de dornas. Hóuboas, como as houbo e as hai en tantos portos das Rías Baixas, e áinda máis ó norte. Pero Rianxo era das lanchas.

Eso non quita para que, co patrocinio do Concello, o Clube Mascatiño organizase unha regata que se prometía vistosa e concorrida. Os días viñan moi gopos e as Festas da Guadalupe, populares onde as haxa, eran un marco idóneo para a competición.

Pero o día presentouse cun ventarrón do norte que non anticipaba nada bo. Tivo a regata dous aprazamentos. De Riveira comunicaron os de Lagareu –listos para acudir– que era imposible saír do porto polo mar que se levantaba e levando ó remolque as dez dornas que estaban listas. Xa pola tarde puideron chegar os de A Pobra, e os da Illa viñeron coas dornas abordo dun bateeiro. A regata foi dura e houbo dornas que non a remataron, pero celebrar celebrouse. A Pereca apuntouse o triunfo este ano.

O Trofeo Gonzacar

Outra vez, metidos ben no inverno, volta o Trofeo Gonzacar. Semella que o concesionario riveirán ten claro o obxectivo de afirmar a súa presencia unha vez rematada a tempada de verán. A organización correu a cargo da Asociación Lagareu.

O tempo non acompañou, porque unha encalmada obrigou primeiro a aprazar a proba e despois a acortar o percorrido. Pero sempre mirando o lado positivo hai que resaltar o bo empeño de Gonzacar e a afeción indesmaible dos de Riveira e dos de A Pobra, que ali os estaban a mediados de decembro, coas dornas no mar.



Preparativos para a Regata da Guadalupe



APUNTES



Andrés Novo e José Campaña, con Juan López Oviedo, na Mañana

Portonovo

Unha breve reseña para comunicar que un grupo de afeccionados de Portonovo están na idea de promover a actividade de dornas a vela nese porto pontevedrés. Como é de supoñer seguiremos con suma atención os pasos deses navegantes.

Día das Dornas en Portosín

Desde hai tempo a directiva do Clube Náutico de Portosín viña mostrando interese polas dornas. Non era algo casual ou anecdótico pois a preocupación do clube polas embarcacións tradicionais viña demostrada coa recuperación do Sancosmeiro, as actividades culturais do Náutico e o empeño por despertar nos alumnos da súa escola de vela a sensibilidade respecto á nosa tradición mariñeira.

Antes do comienzo da tempada de verán Juan López Oviedo, Presidente do Náutico, púxose en contacto coa Asociación Cultural *Lajareu* por Barlovento de Riveira e acordaron a celebración dun Día das Dornas en Portosín. Para a celebración transportáronse seis dornas de *Lajareu* e o sábado, 28 de xuño, pola tarde, realizouse a primeira saída pola ría con tripulacións mixtas para unha primeira toma de contacto. O domingo 29 pola mañá celebrouse unha regata social de iates do Náutico e a continuación unha regata de dornas coas tripulacións que se prepararan o día antes.

A xornada rematou cunha recepción no Clube para os participantes. A experiencia resultou de moito interese, a tal punto que algúns veleadores de Portosín animáronse a formar unha tripulación para participar nalgunha das regatas da tempada de dornas.



PUBLICACIONES



QUEIPO, Xavier

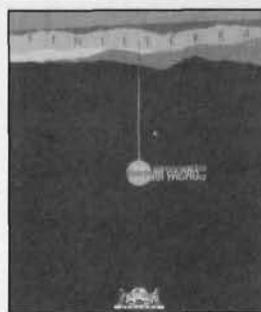
O Paso do Noroeste

Ed. Sotelo Blanco - Santiago de Compostela, 1996

VIII Premio de Novela Manuel García Barros (Ken Keirades)

Organizado polo Concello da Estrada.

Con este o seu quinto libro, Xavier Queipo (Santiago de Compostela, 1957) consiguiu *ex aequo* o VIII Premio de Novela Manuel García Barros (Ken Keirades) organizado polo Concello da Estrada o ano pasado. Esta novela –merezidamente premiada– relata a viaxe do capitán Duchesnoy a bordo da fragata francesa, L'Épée, en busca do mítico paso polo Atlántico Norte cara a oriente no ano 1788. Esta viaxe literaria ó mando do autor santiagués lévanos a través dos océanos e ensínanos dunha forma sinxela e ó mesmo tempo maxistral os métodos da navegación tradicional naqueles tempos cando os barcos eran de madeira e os homes de ferro. É un relato de perigos, de tempestades en mar aberto, de monstros mariños que tragan barcos e homes. É, sen máis, unha historia de aventuras (por caracterizala dalgunha maneira) que relata a coraxe humana e que demostra o poderío da ficción nas mans dun mestre que patronea a nosa lingua –e con ela a nosa imaxinación –con destreza e dignidade. Apuntámonos entón no navío literario de Queipo para a próxima viaxe a sabendas que o patrón vai tratar ben a súa tripulación.



CARAMÉS VIEITEZ, Luis e outros

Finisterre. Un proyecto para el confín del mundo

Ed. Finisterre Seguros - Santiago de Compostela, 1997

Un estudio de varios autores en gran formato e con magnífica presentación que recolle, como indica o título, un proxecto para Fisterra. Non se trata dun estudio técnico nin dunha aproximación inmediata ás accións necesarias para o desenvolvemento daquel fin do mundo tan noso senón más ben dun achegamento, da exposición dunha idea ou, como sinala un dos artigos, do esbozo dunha utopía alcanzable.

A coidadísima edición e o deseño invita desde logo a soñar coas posibilidades que aquí se presentan pero, xa cos pés na terra, o que fai o libro a través do texto e das fotografías é redescubrirnos a especialísima singularidade da bisbarra fisterrá. Todos o son pero hai territorios dignos de respecto e veneración –sagros– pola súa riqueza ecolólica, pola súa beleza, pola súa historia ou polos seus monumentos. Fisterra ten tal dignidade por todas esas razóns, pero más ainda polo seu significado, por ser o marco que separa os lindes de mar e terra, ou como escribe Camilo José Cela no limiar: "la última sonrisa del caos del hombre asomándose al infinito".

Ese soño, esa utopía alcanzable, é o soño de todos os homes para a súa terra, e como non, dos galegos para a nosa. Pero o camiño faise a pasos.



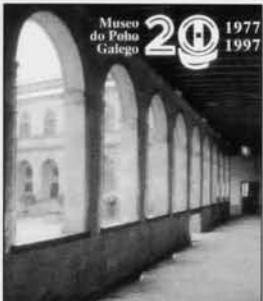
Rianxo. Guadalupe/97

Ed. Concello de Rianxo, 1997

Chéganos ás mans unha revista das festas que nos parece singular: *Rianxo. Guadalupe/97*. Ten todos os componentes típicos dunha revista de festas: o saúdo do alcalde, o saúdo da comisión, o programa das festas (Gran Verbena, mexillonada,...), por certo magnífico, e o que sería unha guía comercial do Concello. Ata aí entra todo no previsible. Pero tamén é típico dos programas de festas incluir algún artiguño sobre costumes, feitos ou anécdotas locais. E aquí a publicación da Guadalupe sepárase do común. Cáuseque corenta páxinas, con artigos de Antón Fraguas, Clodio González, Xosé Comoxo e outros, que nos ilustran con perspectivas diversas sobre a vida mariñeira, a creación literaria e os avatares históricos da vila da Guadalupe. Desde logo que unha comisión de festas que se poña ten que facer, e moito, a prol da nosa cultura. Esta publicación, polo que toca ó mar, considerámola en moitos sentidos un exemplo a seguir.



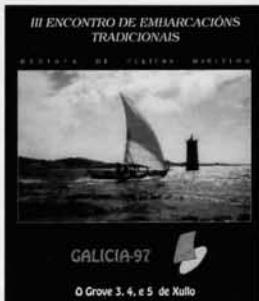
PUBLICACIONES



Museo do Pobo Galego. 1977-1997.
Ed. Museo do Pobo Galego. Santiago de Compostela, 1997.

Co gallo de cumprirse o vinte aniversario da inauguración do Museo do Pobo Galego, faise esta publicación que sintetiza a vida do Museo ó longo destes vinte anos que, como se di, son os de botar a andar. A edición do libro, de cento trinta e unha páxinas, é moi boa, non só pola calidade do soporte material senón tamén polos seus contidos. É ben seguro que a vida do Museo do Pobo Galego é moito, moitísimo máis, que o que aquí se recolle xa que, ó cabio, é a vida dos que levan adiante esta empresa, alicerce fundamental na conquista das nosas tradicións. Pero non por eso deixa de darnos o libro unha idea completa do que é unha das meirandes empresas culturais do noso país e sen dúbida unha das de máis longo alcance.

Desde a súa orixe como idea, pasando pola constitución do patronato, a restauración do edificio, unha ampla memoria de actividades, os fondos e os servicios de investigación, a biblioteca, a acción cultural, as publicacións e tantos outros aspectos, a panorámica é completa. O mar ten o seu sitio no Museo, pero este mar galego penetra fondamente na terra, e terra e mar mutuamente se alimentan. Quen queira coñecer a cultura mariñeira de verdade non pode deixar de mirar a enteira cultura galega, representada no Museo do Pobo Galego.



III Encontro de Embarcacións Tradicionais. Galicia - 97
Revista de Cultura Marítima
Ed. Federación Galega Pola Cultura Marítima. Cambados, 1997.

Coordenada polo Grupo Etnográfico Mascato, con motivo do Encontro Galicia - 97, aparece esta Revista de Cultura Marítima, continuación da publicada no encontro celebrado en Coruxo no ano 95. Este exemplar preséntase como un número especial "coa vista compartida entre a carpintería de ribeira, cos seus antecedentes e crítica actualidade, e a gozosa recuperación da que será embarcación emblemática dos III^{os} Encontros: a dorna xeiteira, meca. Sen esquecer os traballos cos que, amigos/as de acá e acolá, van abrindo camiño dun maior coñecemento do devir das nosas xentes do mar." Céntanse pois os contidos en torno a estes dous temas, a dorna meca e a carpintería de ribeira, pero outros artigos moi interesantes completan o índice, coma un estudio sobre a arte dos cangrexeiros de Cambados, ou un percorrido cheo de colorido polo romanceiro galego do mar, o que contribúe a facer da publicación unha auténtica Revista de Cultura Marítima.



Foz: O mar e as xentes
Ed. Librería Bahía. Foz, 1997.

Un "Portelo" escrito por Manuel María serve de limiar a este libro de Suso Fernández –Suso do Baía, dinos o poeta– home cos raigaños na esencia do Foz mariñeiro, e que coa súa adicación de libreiro e editor contribúe a dar a coñecer aquela vila da mariña luguesa. O libro representa no seu texto unha breve miscelánea da historia e vida focenses: sucesos que marcaron a memoria dos vellos, coma o naufraxio do veleiro noruegués Folkebant ou a balea que veu dar a ría no 1908; as peixeiras más coñecidas; a ribeira coas súas tabernas; o breve apunte histórico sobre as institucións locais mariñeiras. Dos traballos do mar cóntase a aparición do chicharón nos anos corenta e a curiosa anécdota dos bailes "da escama" e "do oio"; ou a relación das lanchas que se adicaron ó bocarte e á costa do bonito. A segunda parte do libro recolle unha escolma fotográfica do arquivo de Juan José Vivancos Puente, sobre o Foz dos anos cincuenta e sesenta, centrada no porto, na ribeira e na fonte de Foz. Ali atopamos testemuños de interese sobre a vida e os traballos no porto, sobre as embarcacións, das que debemos resaltar os referentes ás lanchas e botes cos seus aparellos.



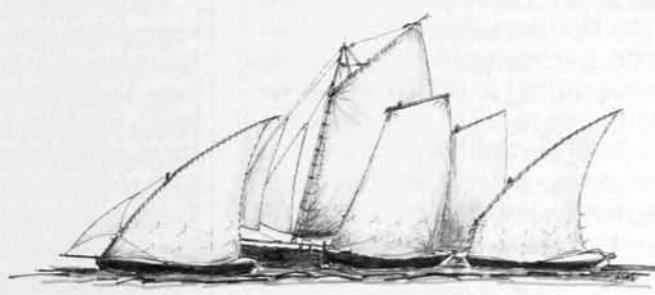
AXENDA

Delegado Clase Dorna

Alberto Romero Bermo
Rúa Rebaleiras, 8
15950 Palmeira
Telf. 981 83 81 39

Asociación Amigos da Dorna de Portonovo

Bar Baiuca
Rúa Ramón Valenzuela, 6
36970 Portonovo
Telf. 986 72 37 02



RELINGA

Revista de Cultura e Actividades Mariñeiras Tradicionais