

# onde se vive o mar

pequena guía de embarcacións



**fgcmf**  
federación galega  
pola cultura marítima  
e fluvial

Lino Prieto Prol





**Autor:** Lino Prieto Prol

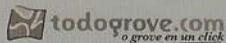
**Deseño:** Miguel M. Muñiz Domínguez

**Edita:** Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial

**Colabora:** Club Náutico San Vicente do Mar

**Agradecementos:** A todas as persoas e colectivos que  
colaboraron desinteresadamente con datos e fotografías

**Realización:**



**Imprime:** Gráficas Salnés

**Depósito Legal:** PO 609 - 2008

# **onde se vive o mar**

pequena guía de embarcaciones

## A modo de limiar



Nestes días onde o Patrimonio Marítimo e Fluvial de Galicia está a ser recoñecido dentro e fóra das nosas fronteiras, xurde este traballo, cun propósito non tanto científico senón testemuñal que, seguramente, resulta unha técnica científica. Podémola clasificar como "Guía de Campo" para que os afeccionados a unha das múltiples manifestacións da cultura marítima e fluvial, como son as embarcacións, teñan unha referencia sinxela para distinguir ou asociar as diversas feituras. Servirá, sen dúbida, para que ó achegármonos a calquera peirao ou ribeira, sobre todo a esas onde hai asociacións relacionadas co movemento social, imparable, que se dou en chamar da cultura marítima e fluvial, poidamos diferenciar uns barcos dos outros. Tampouco pretende ser exhaustiva tanto porque moitas das tipoloxías xa están desaparecidas e resultan irrecuperables, como porque nace ó redor do traballo de recuperación, tantas veces resurrección, levado a cabo polos grupos locais, que son os divulgadores e dinamizadores, os heroes desta fazaña, limitados, loxicamente, por tempo e financiamento. E neste senso benvidos sexan todos aqueles acontece-



mentos nos que a defensa deste patrimonio se vexa coma dun interese colectivo identitario, que vén sendo o mesmiño que nacional en termos técnicos. Dicir tamén que algunas das denominacións que se poden observar nesta Pequena Guía, sobre todo cando teñen como apelativo un topónimo, hai que tomalas, nalgúns casos, como homenaxe á vila que os popularizou pero sen querer amosar ningún tipo de exclusividade para esa concreta localidade, porque segundo a onde vaimos unha embarcación terá

un nome ou outro. Ó fin e ó cabo o mar é un camiño que dá e recibe, que trae e leva que vai e vén e, como pasa coa emblemática dorna, seguramente tódolos barcos teñen algo de creación universal, de patrimonio mundial. De lazo de unión.

**Fernando Piñeiro Oubiña**

Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial

**Xosé Avelino Ochoa**

Club Náutico San Vicente do Mar

# O mar, o barco e máis nós

Divagacións sobre cultura marítima

Luís Rei

## O mar

Primeiro foi o mar, dío a Biblia e sábeo a ciencia e, sen embargo, sendo este un axioma por todos aceptado sorprendémonos de que o mar teña historia e de que sexa fonte de cultura. En calquera caso a cultura marítima é hoxe unha entelequia etnográfica que lle interesa a pouca xente, moi pouca en relación coa importancia que o mar ten nas nosas vidas e os moitos séculos que nestas ribeiras levamos vivido.

Antes do tempo dos castros, cando aínda non facíamos as casas con rebos xa gravabamos nos petróglifos representacións de barcos a carón dos cervos. Despois cada castro litoral (todos sen excepción) tivo o seu cuncheiro e saben os arqueólogos que aqueles nosos devanceiros comían copos, mexillóns, maragotas, nécoras e robalizas e que gozaban dos mesmos sabores que hoxe nós gozamos grazas a moi similares saberes. E, se o pensamos ben, non tiña porque ser

de outra maneira, xa que se trata do mesmo mar, dos mesmos cons e case das mesmas picas. O que pasa, eso si, e que agora hai castros litorais que por obra e graza dos recheos son asfalto e tamén pasa que a sobre explotación e contaminación fan que nin as maragotas nin as robalizas sexan doadas de pescar no mar que beirea eses castros.

O mar é historia de nós, fálanos das navegacións atlánticas en barcos de coiro por parte daqueles primeiros gallegos, das incursións normandas e saúracenas que padecemos, dos gremios de mareantes que construíron catedrais do mar, e torres defensivas, da emigración a América e da pesca do bacallau. Botemos conta de que a pesca da sardiña non pesou menos na construcción histórica da nosa realidade que calquera guerra dos cronicóns ou que todas as cuartelas de escudo das liñaxes pacegas.

---

## 6 Onde se vive o mar



En fin, que para indagar sobre quen somos e de onde vimos sería bo que ollásemos no noso fermoso mar algo más que románticos solpores ou torrantes raxeiras de verán.

## O barco

O mar dos galegos, o “callaicum oceanum” de Marcial, está conformado por acantilados e coídos, ten rebastais e areas, hai puntas “lanzadas” que se adentran no mar de fóra e esteiros fondos onde ría e río se mesturan até confundírense. O noso mar son muitos mares e iso significou distintas manobras, variados oficios e plurais saberes. Por iso somos un país que ten unha gran variedade de embarcacións tradicionais, variedade que é produto da adaptación a múltiples

ecosistemas, das evolucións técnicas na historia, da funcionalidade propia de cada barco e, finalmente e sobre todo, do saber de carpinteiros e mariñeiros.

Se sabemos pouco das embarcacións tradicionais de pesca áinda máis descoñecido e o mundo da cabotaxe, cando até fai relativamente poucos anos os barcos traían e levaban nas súas bodegas case todo o que as vilas e cidades precisaban para a subsistencia. Todo un mundo de cultura está neses barcos que simbolizan a comunicación a través do mar.

As distintas tipoloxías de embarcacións obedecen a diversos factores na súa construción: uns teñen cavernas e quilla e outras o fondo chato, nuns as táboas dos costados superpóñense

(calime) e noutros xúntanse (tope)... e as diversas técnicas tradicionais tamén se misturan ofrecéndonos así unha grande variedade de formas, pero cada carpinteiro de ribeira sabe darlle aos seus barcos unha fasquía singular, recoñecible. Non precisan as nosas embarcacións tradicionais de seren "tuneadas" para ter un carácter persoal, téñeno de por si e iso significa que hai nos nosos carpinteiros, alén dun vello saber, un "saber facer" que non debería perderse.

Pero cando falamos de carpintería de ribeira non deberíamos estar falando de pasado nin de etnografía. Este oficio sempre soubo adaptarse aos tempos e o mellor exemplo delo está en

que os primeiros barcos de pesca a motor, mesmo industriais, foron construídos moitas veces a partir de embarcacións tradicionais ou seguindo as técnicas dos antigos carpinteiros de ribeira e a partir de aí foron evolucionando. Hai presente coas más punteiras tecnoloxías e debería haber futuro para a carpintería de ribeira por moitas razóns: porque nos enchamos a boca falando de sostenibilidade e a construcción de barcos en madeira vai nese camiño; porque os actuais barcos de traballo en madeira "funcionan ben", en absoluto peor que os construídos noutros materiais, e porque os barcos activos en madeira precisan reparacións e mantemento. Dixemos antes que os nosos avoíños



do período do bronce gravaron barcos nos seus petróglifos e aínda non se dixo aquí, pero é certo, que os historiadores romanos aludiron aos barcos de coiro tripulados polos habitantes dos castros galegos: o barco foi o instrumento que permitiu aos humanos negociar co océano (porque nada é de balde nos dominios de Tritón) a extracción dalgúns recursos e establecer a máis doada vía de comunicación. O barco ten, polo mesmo, un valor cultural e simbólico maior que o de ser un artefacto que aboa. Por todo isto os herdeiros dos vellos saberes na arte de facer barcos adaptados aos nosos mares e os seus oficios deben atopar un camiño de futuro e é unha obriga dos que amamos o mar (e das institucións) axudarlle a que así sexa.

## E más nós

Estamos convencidos de ser un “finis terrae” e non nos equivocamos ao pensalo, pero ao mesmo tempo somos un punto central nas vías de comercio mundial do mar, o malo é que so nos decatamos delo cando un petroleiro nos asolaga en piche. Séculos navegando por todos os

mares do mundo e traballando o noso mar, recibindo invasores e sendo caladoiro de flotas alleas (porque nós tamén fomos caladoiro doutros) fixeron nacer infinitas manifestacións culturais que están presentes acotío nas nosas vidas. Porque a cultura marítima está nas cantigas dos días de troula e na empanada de birbirichos, nas artes de marear e nas lendas, mitos, ritos e crenzas, na toponimia e na fala, na arte, na literatura e na ciencia.

Somos un país do mar aínda que por algún estranxo motivo non coidemos ese mar nin valoremos a infinita cultura que nos aporta. Por iso é un día de festa cada vez que unha entidade ou institución fai laboura a prol da recuperación e valoración da cultura marítima.

Beizóns a quen tal fai.

Que non sexan premonitorios na súa literalidade os versos do gran poeta rianxeiro Manuel Antonio:

*Fume de pipa      Saudade  
Noite      Silenzio      Frío  
E ficamos nós sós  
sin o Mar e sin o barco  
nós.*

# Dorna Meca



Foron abundantes en portos de toda a Ría de Arousa as dornas mecas, denominadas así por ser ideadas e construídas en asteleiros do Grove, pero que chegaron a poboar as riveiras do Grove, Cambados, Rianxo, Vilaxoán e demais portos... nelas traballaban ó xeito, ou con nasas, unha media de cinco homes. As dornas mecas diferéncianse polo seu meirande tamaño, 16 ou más cuartas de quilla, o que significa unha eslora de máis de 7 metros e unha manga que está ao pé dos 2,60 metros, nela podíanse desprazar ata mares como os da Guarda, onde pes-

caban á langosta, en mareas de ata cinco días onde os homes convivían e cociñaban as caldeiradas a bordo e durmindo debaixo da ampla tilla corrida da que dispón a embarcación. Pode que a característica más inconfundible na fasquía das dornas mecas é o lanzado da proa, que lle da un carácter especial, perfectamente definido no conxunto da súa fasquía con respecto das dornas xeiteiras. A dorna meca é un barco moi mariñeiro, de navegar agradecido e nobre, na bolina resulta espectacular e sorprendente polo pechado ángulo co que avanza con respecto ao vento.

# Dorna Polbeira



A modesta dorna alcanzou a categoría de símbolo cultural do mar galego, se cadra pola singular fasquía e evocador nome. Embarcación tradicional galega á que algúns autores atribúen influencias normandas. Vai aparellada con vela de rellinga. Non sufriu apenas variacións ao longo de varios séculos e segue a ser un barco vivo. As dornas clásicas de calime non son todas iguais: hainas pequenas para que un só tripulante pesque polbos e grandes, para tres ou catro tripulantes con aparellos de enmalle ou xeito. Ten unha pronunciada quilla, construción a tingladillo con

“peito de lobo e rabo de xarda”, a súa sinxela e fermosa fasquía compонse de cinco táboas por costado: a de quilla, a de pardaquilla, a de plan, a de virar e a de encubrir, estas dúas últimas están feitas en dúas pezas, a primeira empatada a tope e a outra tamén a tingladillo. O tamaño mídese polas cuartas de quilla. A máis abundante ó longo da historia é a dorna de 9 cuartas, a dorna polbeira, utilizada para a pesca do polbo con liña na que un ou douce homes traballaban polo sustento da economía familiar. Tamén existen variantes locais como as “mecas” e as “carreiranas”.

# Bote Polbeiro



Esta é sen dúbida a embarcación emblemática do porto de Bueu, noutras zonas tamén se coñecían como "burros". Os botes polbeiros son embarcacións da familia das lanchas, más pequenos e con maior proporción de manga, que foron adaptadas para a pesca do polbo con cordel. Teñen o seu principal enclave na ría de Pontevedra, nomeadamente en Bueu, como queda dito. Debido ás súas dimensións, é unha embarcación moi estable, forte e pesada, ten de manga a metade da súa eslora aproximadamente; baseada na lancha de relinga, a súa morfoloxía pode repre-

sentar bastante ben o que eran as antigas embarcacións desta zona de Galicia. A súa eslora está próxima aos 4 metros, posúe unha tilla que ocupa un terzo da cuberta e case todos levan un viveiro no centro. A súa morfoloxía facíao moi lento na navegación, tanto a vela coma a remo, debido ás súas proporcións eslora-manga e esa pudo ser unhas das causas para a súa práctica desaparición sobre os anos 60 do pasado século, sendo substituído pola dorna polbeira, moito máis lixeira e con menos manga. Para a navegación a vela o bote polbeiro aparella unha vela mística.

# Traiñeira



A traiñeira ten a súa orixe no litoral Cantábrico, contábase a súa chegada a Galicia, nos últimos anos do século XIX, causou un gran conflito no mundo da pesca xa que a arte empregada polas traiñeiras pechaba o cerco con unha xareta inferior que aseguraba completamente as capturas en menor tempo, en detrimento do xeito. A emerxente industria conserveira fomentou as traíñas e as traiñeiras dada a súa maior rendibilidade, desproporcionada se a comparamos coa produtividade do xeito. Estas grandes embarcacións eran tripuladas normalmente por unha ducia

de padexeiros e un patrón, aínda que algunhas chegaron a levar 9 e 10 remos por banda. As más comúns tiñan entre 9 e 12 metros de eslora e unha manga de 1,80 a 4,20 metros. Eran embarcacións rápidas, característica imposta polo tipo de pesca, xa que o cerco (traíña) esixía rápidas manobras para que o peixe non escapa. Destas embarcacións derivaron nas nosas costas outras más pequenas, a remo e a vela, dedicadas principalmente ao boliche e a rapeta. O emprego de motores a vapor foi desprazando as traiñeiras para as tarefas de pesca da sardiña.

# Barco de Dornas



**E**xemplar de dobre casco desaparecido das ribeiras dos ríos a mediados do século XX, este é un catamarán documentado no río Miño desde Belesar a Tui, no Sil, no Cabe e no Avia. Seguramente tamén, por micro topónimos que se conservan, tivo asentamento ademais no Limia, no Ulla e no Lérez, o que o converte nunha das formas con maior expansión territorial, alén da súa singularidade. Empregado para o paso e, de xeito moi notable, para a pesca, esta especie de catamarán utilizouse no tramo medio do Miño para pescar, transportar uvas, recoller

area do río e trasladar persoas e reses. Realizado con dous flotadores —troncos de madeira ocos labrados a base de aixola—, sobre os que se asenta unha sinxela plataforma de diversas táboas de madeira. O interese que esperta esta embarcación patrimonial fluvial chegou ata o Ecomuseo de Arxeriz, no municipio do Saviñao, que reconstruíu hai dous anos outra barca de dornas que agora forma parte dos seus fondos. A configuración destes barcos está condicionada na súa totalidade pola orografía das ribeiras onde exercían a súa actividade pesqueira e de cabotaxe.

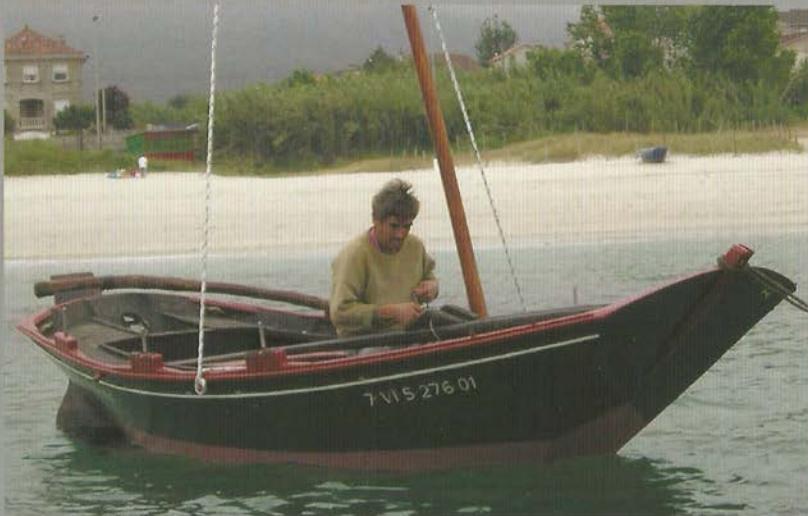
# Media construcción



Chegaron a ser centos os exemplares desta embarcación, repartidas maioritariamente polo sur da Ría de Ferrol. Tripulada por un só home dedicábase á pesca da faneca ou o polbo e incluso ao marisqueo combinando na xornada de traballo o uso da vela e os remos. O bote de media construcción é, se cabe un dos grandes descoñecidos do variado universo que conforman as nosas embarcacións tradicionais, a pesar de ser verdadeiramente popular na ría ferrolá, nomeadamente no porto de Mugardos, onde acadou a súa más alta cota de difusión. Trátase

de unha embarcación pequena, entre 3,60 e 3,80 metros de eslora, e aparella unha vela latina con un pequeno Martelo. Na media construcción hai unha característica definitoria moi clara, que o fai totalmente distinto no seu desenvolvemento: os seus pantes rectos. A día de hoxe esta embarcación non só é interesante desde o punto de vista da conservación do patrimonio, senón que moitos aspectos a fixeron popular: as calidades mariñeiras e a súa contracción económica, seguen a ter validez, o que lle permite ofrecer unha navegación tradicional de calidade.

# Gamela Coruxeira



Embarcación propia da zona exterior da Ría de Vigo, onde faenaban con liña, nasas, rastro do camarón, marisqueo a flote ou a seca coas varas. Feitas con madeira de piñeiro e especialmente deseñadas para ser varadas con facilidade nas praias batidas polo mar, navegaban a vela e remo ata principios dos anos sesenta, cando surxiu a necesidade de modernización e se lles fixo a adaptación para aparellar o motor foraborda. Son unha evolución da gamela guardesa, o bo oficio dos carpinteiros da ribeira de Coruxo, en permanente contacto e comunicación cos mariñeiros da zona,

propiciaron que se lle incorporaran os corredores reforzando a estructura, o que permitiu traballar con madeira máis fina e facelas máis lixeiras. A adaptación aos motores foraborda facilitou que estas embarcacións centenarias se sigan utilizando no século XXI tanto a nivel profesional como para o lecer. Para navegar a vela empregan unha vela ao terzo, manexada por un único tripulante. Unha característica da gamela coruxeira é o tamaño da pala do timón, que fai de orza evitando a deriva excesiva da embarcación en determinados rumbos.

# Dorna de Tope



**A**dornas de tope é unha variante construtiva na que as táboas dos bordos van xuntas, enrásadas e facendo tope, e non superpostas, coa técnica do tingladillo. Deste xeito a fasquía do casco resultante ten unhas formas redondeadas, formando un abanico de proa ben característico. Na manga máxima a dorna de tope é un barco que define notablemente os seus pantoques, bastante panzudo a pesares de ser un barco de pouco francobordo, aumentando a capacidade de carga de aparellos e ao mesmo tempo a estabilidade e dándolle cabida ós cal-

zos para a instalación de motor de centro, aínda que non estivo tan estendida como a dorna de calime, non era raro velas nas ribeiras desenvolvendo traballos de marisqueo a flote como o rasto, e tamén sendo empregadas como barcos naseiros. Os tamaños nos que foron construídas son moi variables, partindo dos 4 metros. Na actualidade consérvanse poucas unidades orixinais, aínda que hai varias dornas de tope de recente construcción na Ría de Arousa, adaptadas sobre o plano a novas necesidades, de maior tamaño e destinadas ao lecer.

# Lancha Xeiteira



As lanchas son embarcacións que tiveron presenza en toda a fachada atlántica galega. Utilizadas para a pesca da sardiña co aparello de enmalle denominado xeito, foron os barcos sardiñeiros que tiveron unha maior permaneza no tempo. Estas embarcacións tiñan uns 8 metros de eslora e sobre 2,80 de manga, a súa construcción a tope permitíalle unha navegación perfecta a vela, sen a necesidade de ter lastre, o cal favorecía a tarefa de vogar na ausencia de vento. A proa e a popa das xeiteiras con simétricas, ambas igual de lanzadas, ó carecer de orza monta

un temón que cala da orde de 90 cm. por baixo da quilla. O nome de lancha de relinga venlle dado pola feitura da vela, na que a diferenza da vela de dorna o tamaño da relinga ten unha maior proporción que o das outras partes da vela, a pesar desta diferença as características do aparello e manobra son idénticas. Foi das embarcacións más estendidas da costa atlántica de Galicia, a pesar de isto no ano 1965 en Fisterra só quedaba unha lancha, varada en bastante mal estado sobre a que se realizarían os estudios pertinentes para documentar esta tipoloxía.

# Gamela Guardesa



**A** gamela da Guarda é unha das embarcacións más antigas que se coñecen en Galicia e aínda hoxe se utiliza entre a desembocadura do Miño e a Ría de Vigo para a pesca con todo tipo de artes, tanto polos mariñeiros da Guarda como polos veciños do norte de Portugal. De considerable tamaño e primitivas formas destaca sobre todo polo súa facilidade de varado, conta cunhas dimensións de 5,5 metros de eslora e 2 metros de manga. Trátase dun barco con fondo plano e algo ensillado que non leva cavernas nin quilla, é chata na proa e na popa e cun gran temón

para navegar a vela. Desprazábanse a remo e a vela trapezoidal ó terzo e utilizábanse fundamentalmente para a pesca con liña, aínda que tamén faenaban con aparellos e nasas. A gamela guardesa derivou na gamela coruxera tras sufrir diversas modificacións, con todo as diferenzas son notables cando miramos a guardesa e vemos a ausencia de corredores, maior proporción de manga e o maior francobordo. Nacida para traballar en esteiros e augas pouco profundas foron adaptándose tamén para a pesca de baixura en mar aberto.

# Gamela de Cabo da Cruz



Esta gamela é unha contribución exclusiva da zona de Cabo da Cruz á rica etnoloxía marítima da Ría da Arousa, aínda que definir esta embarcación como gamela antó-llose demasiado simplista e significa fuxir dunha mínima análise das súas características técnicas. Sen escaravellar moito, notamos que o fondo, aínda que plano, non é o clásico da gamela con táboas de babor a estribor, senón que a súa colocación e de proa a popa; tamén pola inclinación da súa popa hexagonal e outros aspectos construtivos diríase que naceu para cubrir o oco entre gamela común

e a dorna. A vela que se utiliza nesta embarcación é a nomeada mística. A arboladura é sinxela, leva un obenque a barlovento que serve ó mesmo tempo de driza, leva un motón e no tope do pau incrústase unha peza chamada "noz" para que poida correr ben a driza. Dedicábanse principalmente ós trasmallos e artes varias, sen que tiveran a denominación específica de trasmalleiras. Sería aventurado dicir exactamente en que data se empezan a construír este tipo de embarcacións, pero si que foron os puntos de construcción máis coñecidos, O Chazo e Cabo da Cruz.

# Galeón



**F**orón barcos nacidos por e para o transporte marítimo: panzudos, con moita manga e popa redonda, a maior parte da cuberta é a adega. Aparellaban vela cangrexas sen botavara e un ou dous foques, incluso os había de dous paus con 5 tripulantes e botavara nas cangrexas. Lentamente a partires dos anos 40 empezaron a montárselle motores, aínda que mantiñan tamén o aparello da vela. O tamaño medio dos galeóns eran os 13 metros de eslora e 4 de manga, que manexaban un patrón e dous mariñeiros dada a simplicidade do aparello. A obra viva é moi plana

de xeito que cando traballaban en esteiros aguantaban ben ó quedaren en seco case sen escorar, o calado é escaso e o temón podía ir na posición normal facendo de orza ou ben máis arriba, enrasado coa quilla para navegar en fonduras escasas. Os galeóns amarraban nos embarcadoiros de fábricas de salga ou telleiras para cargar e descargar madeira, barro... A presenza dos galeóns foi masiva ata os anos 70, tan só en Vilalonga (Sanxenxo) amarraban ó redor de medio cento deles, o transporte terrestre da maior parte das mercadorías supuxo unha competencia insoportable.

# Bote de Carril



**E**n xeral, cando falamos de botes, estámonos a referir a unha embarcación pequena nunha ampla xeneralización. Ao longo destas páxinas vimos observando diversas embarcacións denominadas deste mesmo xeito. Revisamos agora o bote de Carril, unha embarcación que goza dunha importante vida social, na actualidade convócanse neste porto concorridas regatas desta tipoloxía de embarcacións. A pesar de que non temos oportunidade de contar con moitos botes de Carril os que quedan son tratados con verdadeiro agarimo polos seus armadores. Estas embar-

cacións teñen popa de espello e pouco francobordo, e amplos corredores, aparellan un pau sen caída e vela latina, áinda que tamén os podemos ver armados con botalón e foque. A principal actividade actual do bote de Carril é a competición, contan con un calendario regular de regatas, que reúnen a un elevado número de espectadores no peirao carrilexo. Estas regatas son de carácter afeccionado, pero non por este motivo deixan de ter as súas formalidades, tanto é así que o bote de Carril conta co seu propio regulamento de clase para a vela latina.

# Dorna Xeiteira



Está dito que as dornas hainas de diferentes tipos. O principal distingo entre as da mesma clase é o tamaño ou o oficio ao que se destine, deste xeito podemos cualificar as dornas de calime segundo a arte de pesca que nela se empregue. O binomio formado polo mariñeiro e o carpinteiro de ribeira da como resultado as diferentes variacións na construcións navais, estas modificacións responden a necesidades dos diversos oficios do mar. No caso da dorna os tamaños corresponden con cadanxeu oficio, a dorna xeiteira é unha dorna de calime de máis de 6 metros de es-

lora, nas xeiteiras traballaban un mínimo de catro mariñeiros na pesca da sardiña, como norma xeral, utilizando como arte da pesca o xeito, o histórico aparello de cerco galego por antonomasia. O aumento de tamaño non só é relativo ao número de ocupantes, senón que o volume dos aparellos de pesca tamén xoga un papel importante á hora de encargar un barco ao carpinteiro de ribeira. A grandes trazos as dornas xeiteiras diferéncianse de bichocas, polbeiras e tramalleiras no tamaño máis que na fasquía, que manteñen as proporcións tanto no barco como na vela.

# Bote da Ría de Vigo



**E**n xeral os botes son embarcacións dedicadas á pesca artesanal e marisqueo nas rías. Poden ser de popa redonda ou de popa aberta como é este caso. Caracterízanse por ter quilla, utilizar a vela latina e ter bastante manga en relación a eslora, o que lle da unhas boas calidades mariñeiras, ademais dunha bonita fasquía. Adoitan levar a verga da vela de cana de bambú o que lle aporta flexibilidade, resistencia e pouco peso. Aínda podemos atopar botes navegando coa vela latina na Ría de Vigo, Carril, Ría de Ferrol e tamén, cunha pequena variante na

vela, na zona de Ribadeo. O que teñen de singular os botes da Ría de Vigo (especialmente os da enseada de San Simón como o da fotografía), é o xeito de aparellar a vela e a manobra de cambio de banda da vela nas viradas: o uso da dobre escota, que permite pasar o puño de escota por proa, xunto co feito de que a verga da que colga a vela vai montada na punta do mastro, fai que nas viradas a verga salte por riba da punta do mastro para cambiar de costado a vela para a manobra de virada, de tal xeito que o barco sempre navegue á boa facendo a navegación máis segura.

# Catraia



Nos seus últimos anos de actividade a catraia faenaba na praia da Memoria, Lavra, no concello portugués de Matosinhos, aínda que a embarcación é orixinaria de Vila Châ. Esta embarcación, tamén chamada barco da faneca de Vila Châ, arma tres pares de remos sinxelos de 3 metros, nos seus 5,50 metros de eslora. Destaca a súa forma esvelta que lle da unha imaxe de lixeireza no navegar, froito da súa proa lanzada. Ao contar con entradas e saídas tan pronunciadas permiten que esta embarcación sexa altamente manexable na manobra, tanto a remo como a vela.

A catraia posiblemente pertenza ao chamado modelo Poveiro, é dicir: dúas proas, pouco calado, forma de U na sección da caderna mestra e proa notablemente lanzada. Particularmente, esta catraia data de 1977, ano no que en Portugal aínda se rexistraron embarcacións de profesionais da pesca a remo e a vela, foi recollida nun almacén onde levaba varios anos abandonada, nese momento, cando o seu propietario doou o barco á Escola de Navegación Tradicional de Viana do Castelo, comezouse o traballo de recuperación a partir dos elementos estruturais.

# Batuxo



**P**opularizada como batuxo - nome que só se emprega para as pequenas barcas nos arredores da cidade de Lugo-, existen no Miño e primeiros afluentes do seu curso as variantes da Terra Chá, Lugo e Portomarín, con formas que chegaron até o desaparecido Porto Sardiñeira, no Sa-viñao, e ao río Navia. Os seus usuarios tamén lle chaman barco, barqueta ou barquixolo, por ser o menor deste tipo de embarcacións, nem bargante sobreviviou a todos eles. Esta embarcación con dianteira que se levanta en ángulo obtuso, empregada para servizo dos labregos e para

a pesca nos caneiros, e de maior tamaño para sacar area, pasar o carro ás insuas e con barqueiros de pago. Manéxase con vara ou rema, feita de ameneiro ou bidueiro, e con 2,5 ou 3 metros. Calquera madeira era boa para a súa elaboración, pero as usadas con maior frecuencia o piñeiro ou o ameneiro. No canto de proa, popa e costados o batuxo ten: biqueira, cueira e ladeiras. Non queremos esquecer o que foron outros usos lúdicos, como as competicións nas celebracións de San Froilán en Lugo, ou polas festas de Portomarín a mediados do século XX.

# Buceta



**A**s bucetas, canoas ou botes de Fisterra, son barcos alongados de proa e popa bastante bicudas e semellantes entre si, que están presentes, con sensibles variacións, en toda a costa galega. Na súa orixe terían traballado como auxiliares de embarcacións maiores. Son barcos que se adaptan moi ben á navegación en zonas de correntes polo que sempre foron moi valorados para a pesca con liñas e palangres tripuladas por un, dous ou tres mariñeiros na busca de pescas como a faneca, o congro ou o polbo. En canto á vela, poden empregar coa fin de propulsarse tanto a

vela latina como a vela ao terzo. Aínda que pola súa construcción沿gada característica, coa presenza dos bancos, así como a ausencia de tilla ou corredores fan da buceta unha embarcación moi sinxela na súa construcción, que conta con remadoiras, variando entre dúas ou tres a cada costado, e lixeira, polo que podemos afirmar que é basicamente unha embarcación idónea para o remo, xa que ofrece ouca resistencia ao avance e é de fácil varada, aspecto moi a ter en conta para os días de mal tempo nos portos situados nas rías de Muros e Fisterra.

# Carocho



O carocho é a embarcación máis característica do río Miño, froito dunha evolución e dun proceso de mestizaxe construtiva fortemente marcado polas técnicas de orixe nórdica. A difusión desta tecnoloxía atribúise aos vikingos e normandos a cal viña a cruzarse no noroeste peninsular con elementos de orixe mediterránea. A historia deste barco utilizado principalmente para a pesca e o transporte de bens e persoas, coa morfoloxía dun barco alongado, de casco trincado semellante ás costas dun insecto, daí ven o seu nome, rápido e de grande maniobrabilidade o

carocho ten cerca de 6 metros de eslora e 1,5 metros de manga, arma unha vela baixa de formato moi peculiar, sendo a verga moi grande e bastante inclinada estando suspendida directamente pola driza. É o carocho unha reliquia do patrimonio etno-fluvial miniense, xurde nun contexto sólido e eficaz como medio de navegación, é un singular símbolo hereditario a preservar, xa que a súa existencia está hoxe en perigo, ameaçado polas mudanzas de xénero de vida, a historia do carocho nos últimos decenios é unha historia de decadencia, ata de inminente extinción.

# Bote de Ribadeo



O uso tradicional destes botes foi de pesca e pasaxe, co paso dos anos o destino dos botes de Ribadeo pasou a orientarse na súa maior parte ao lecer. Embarcacións de madeira de pino banceado polo sistema de tope sobre cadernas de carballo e quilla corrida de carballo ou eucalipto. Aínda que a súa eslora más habitual oscila entre os 5 e os 5,70 metros con uns 1,70 metros de manga, podémonos atopar con medidas maiores, non posúen cuberta, si exceptuamos a tilla que cubre a proa do bote. Cabe salientar o enxaretado dos pequenos corredores situados na

popa, como unha sinal identificativa desta tipoloxía. O temón vai fixado no espello de popa mediante ancoraxes de aceiro e é desmontado ao remate de cada navegación. O pau, duns cinco metros de lonxitude, está construído preferentemente en madeira de piñeiro vermello, servindo de apoio a verga unha vez izada, que é unha longa percha duns 8 metros de piñeiro vermello. As velas nesta tipoloxía son de martelo ou místicas, as más abundantes ao longo das rías altas, o material empregado era de lenzo e levaban dous rizos, tamén aparellan cangrexas e foque.

# Chalanas, Gamelas...

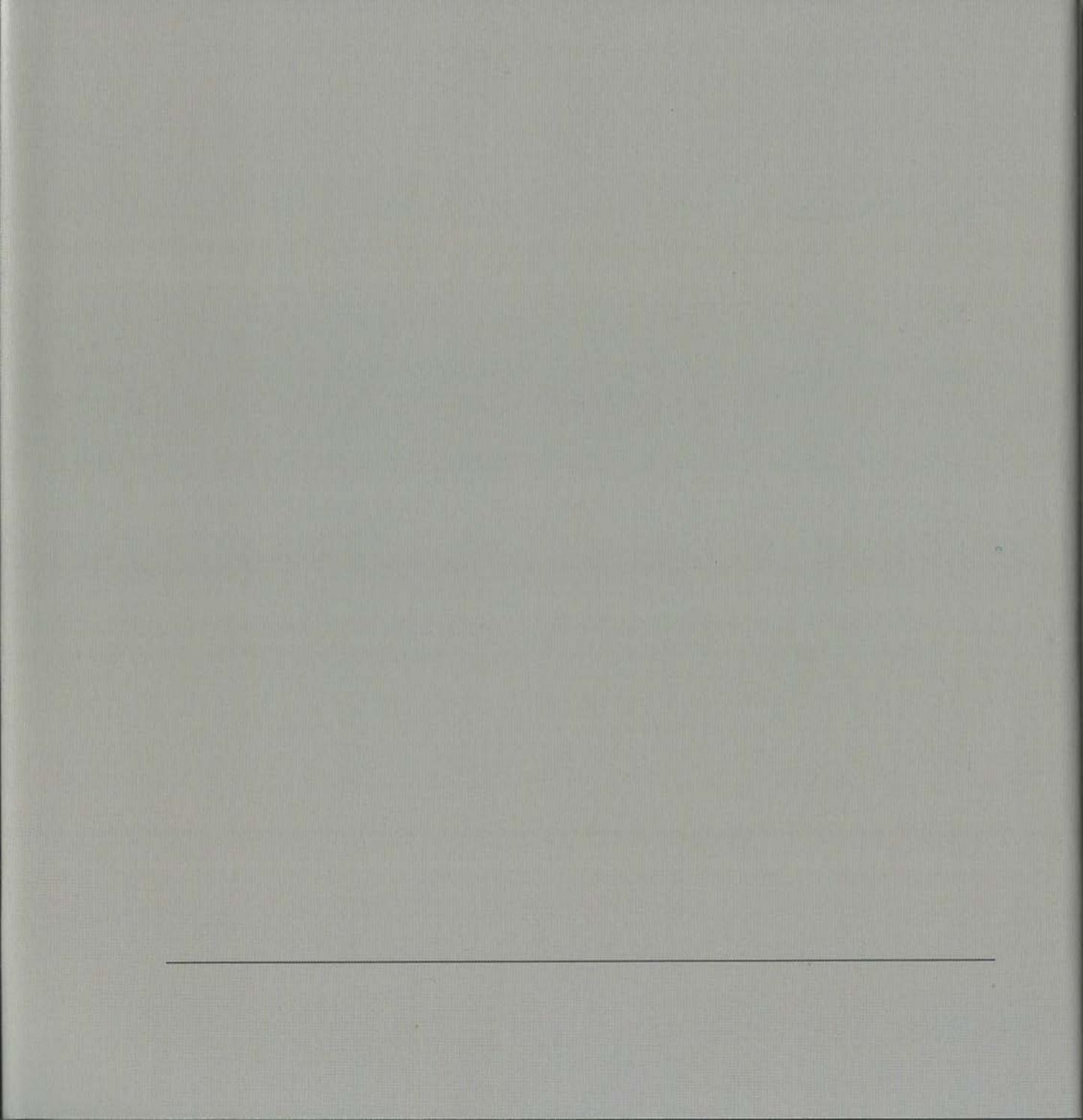


Chalanas, gamelas, botes... os barcos menores que están presentes en todos os portos de Galicia. Nos máis dos casos adícanse a oficios concretos con pequenas artes: o marisqueo, pesca con liña ou cordel, aparellos... Segundo os portos recollen fasquías trazadas polos diferentes carpinteiros de ribeira. Podemos atopar gamelas, tamén denominadas chalanas, que con vela latina desenvolvían os oficios no interior das rías. No caso que ilustra a fotografía tomada no varadoiro do vello peirao de Santo Tomé, denominase localmente "loro", desenvolvía princi-

palmente tarefas de marisqueo nos bancos do Serrido cambadés, diferenciabase de outras chalanas no maior ensillamento, tanto na cuberta como no plan, e que foi concebida para a propulsión a remo. Caso semellante podería ser o dos botes, tamen repartidos por todos os portos da costa galega, para os cales se empregou como denominación o topónimo correspondente, mentres que noutros casos quedou no anonimato. Este barco actualmente cumpre as labores de embarcación auxiliar de barcos de maior porte, outra das facetas é a da pesca de lecer.

# Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial

- CRAC Coruxo
- Asociación de embarcacións Tradicionais "Os Galos"
- Real Cofradía da Dorna de Ribeira
- Amigos da Dorna Meca
- Club do Mar de Ferrol
- Asociación "As Joritas"
- Asociación Cultural e Deportiva Dorna
- Grupo Etnográfico Mascato
- Asociación de Gameleiros Asodiña
- Asociación de Mariñeiros San Miguel de Bouzas
- Asociación SODINÁUTICA
- Asociación de Veciños "Boureante"
- Club Mariño "A Reiboa"
- RCN Sanxenxo
- Asociación Rabandeira
- Amigos da Dorna de Portonovo
- Club Mariño Salnés
- Asociación Barcas do Minho
- Asociación Canle de Lira
- Asociación Cultural "A Figueiriña - Lanchas do Sil"
- Asociación Mar da Pedra
- Club Náutico de Redes
- Asociación Rompetimóns
- Asociación Barcos do Norte
- Amigos das Embarcacións Tradicionais, A Coruña
- Asociación Mar de Noia
- Asociación Sueste
- Asociación Mar de Muros
- Escola Obradoiro Mar de Vigo II
- Asociación Cultural A Gamela
- Esteirana de Remo
- Asociación Cultural Gameleiros
- Asociación Marítima e Cultural Vilaxoán
- Fundación Expomar
- Asociación Lajareu por Barlovento
- ACDX Fasquía
- Asociación Calmoseira
- Instituto de Estudios Miñoranos
- Asociación Club Marítimo Marismas da Ramallosa
- Forum Exposendense
- Asociación Ex-Mariñeiros da Armada







**fgcmf**  
federación galega  
pola cultura marítima  
e fluvial



club náutico  
San Vicente do Mar



**XUNTA DE GALICIA**  
CONSELLERÍA DE PESCA  
E ASUNTOS MARÍTIMOS