

PÓVOA
DE
VARZIM

BOLETIM
CULTURAL

VOLUME
XXXI

N^{os} 1/2

1994

EDIÇÃO
DA
CÂMARA MUNICIPAL

PATRIMONIO MARÍTIMO, QUÊ FUTURO?*

por STAFFAN MÖRLING

La valorización actual del patrimonio marítimo es la que dejará un legado, en base al cual podrán actuar las futuras generaciones. Nuestra, precisamente nuestra, situación al respecto es única, porque nosotros hemos tenido todavía algún contacto con la embarcación de vela y remo, cuando esta desempeñaba un papel en la economía de estas costas de Portugal Y Galicia. Por ello, la visión que podemos dar nosotros de la tradición viva y de los conocimientos y de la experiencia de los que sabían llevar la embarcación de propulsión vélica en plan de rendimiento comercial, puede ser de gran importancia. En el futuro previsible, la estima de la embarcación de vela tendrá que basarse en una visión subjetiva de la misma. Por eso, nos corresponde dar a conocer algo, que los noruegos Gúnnar Éldjarn y Jón Gódal plasmaron como el lema para los cuatro volúmenes, en que documentan la embarcación del norte de su país. El lema es “La gente de antes sabía mucho”. Creo que esto, en igual medida, se puede afirmar en Portugal y Galicia.

En las costas de Galicia, ha sido la pesca artesanal la que ha hecho posible la vida en las pequeñas explotaciones agrícolas. La agricultura era de subsistencia. Desde Carnota, por toda la zona de Finisterre y hasta Camariñas, ni daban siquiera para la subsistencia las fincas en la reducida franja entre la rompiente del mar y el áspero

* Texto inédito que constituiu a intervenção pública do Prof. Staffan Mörling, antropólogo sueco e membro do Instituto de História e Cultura Naval Espanhola, no Colóquio: “Património Marítimo que Futuro?”, realizado na Sala Polivalente da Biblioteca Municipal “Rocha Peixoto” da Póvoa de Varzim, em 8 de Julho de 1994, onde foi apresentada a sua obra “Las Embarcaciones Tradicionales de Galicia” (1989).

monte. Pescar a la marea ayudaba a vivir. La embarcación de la casa, o el ir a pescar en la embarcación de un amigo o un familiar, podía ofrecer una encomendada solución acorde con el principio de ofrecer un excedente en el mercado y llegar a disponer de recursos en metálico.

En consecuencia, en la sociedad tradicional de las costas galaicas y portuguesas, la embarcación era un utensilio más en una economía mixta, más o menos como lo podían ser el carro o el arado. La no dedicación a un solo oficio, el no depender esta gente de una sola actividad, suponía de hecho un aprovechamiento de los recursos al alcance sumamente racional e inteligente. En su tesis doctoral sobre la vida que se llevaba en la pequeña isla de Hassloe, la antropóloga sueca Margaretha Rosén refleja la opinión, que la forma de vida de los pescadores labradores y los labradores pesacadores representaba un nivel óptimo de conocimiento de las posibilidades que ofrecía el entorno.

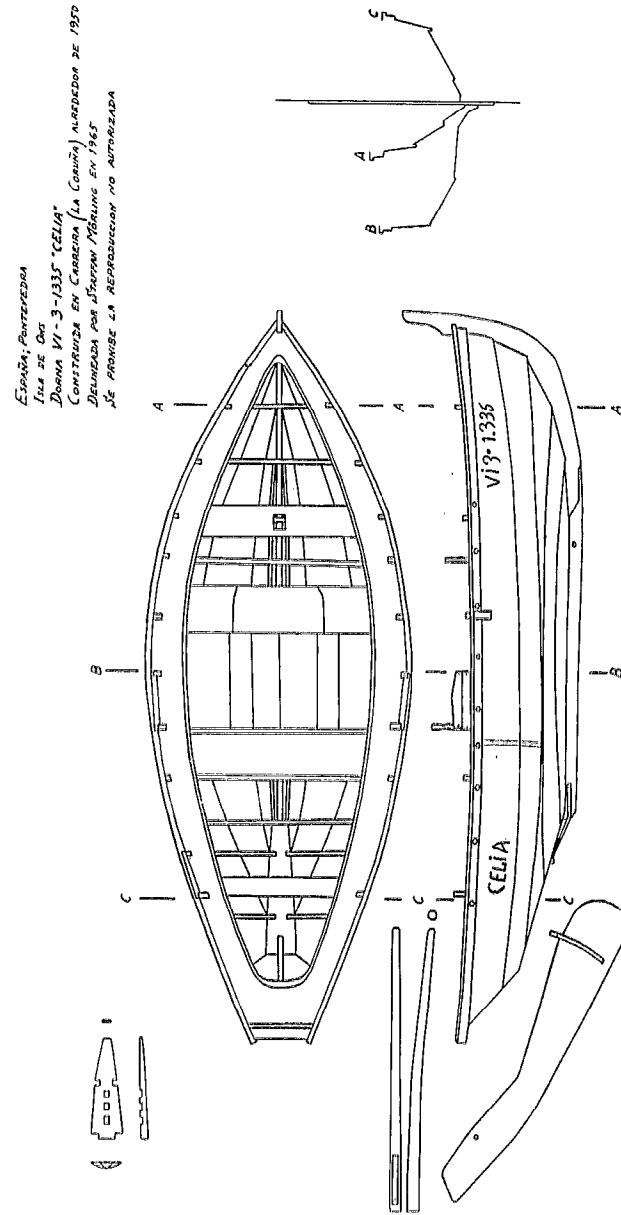
A veces, se oye hablar con escaso aprecio de la gente de antes, siendo frecuente la afirmación despectiva, que había entre ellos un porcentaje de analfabetos. Si esto era así, habrá también que escuchar lo que el sr. Francisco Lado Piñeiro en Caldebarcos dijo de quien enseñó a su padre a construir las lanchas de relinga, el viejo maestro carpintero Xosé Costa Cambeiro:

“Ese maestro, ese profesor de mi padre, era muy viejo y muy inteligente. Analfabeto total, pero hacía su escala con el compás.

Cuando a Xosé le dió la enfermedad de tumbar, dijo ‘Eu penso que non volvo a traballar no taller. De unha vez que non volvo, para o outro mundo nada vou a levar.’ Llevó a mi padre a una habitación al lado, y en el piso había líneas del barco de murada y las líneas para hacer cada barco. Ese era su estudio. No tenía hijo varón. ‘Ahora te lo enseño.’

Mi padre dijo que lo cogió más o menos. Se daba cuenta.”

Este relato da a entender, que aquel viejo carpintero de ribera llevó a cabo, al parecer, una innovación muy importante en la construcción de la lancha de relinga gallega. En lugar de elaborar sus proporciones por el procedimiento llamado rexideira, habitual en ese importante centro de construcción que era O Freixo, estrenó un método nuevo. Aplicó a la medición de la lancha en construcción lo que se hacía en los grandes astilleros productores de barcos para altamar. En ellos, a partir del siglo XIX, se dibujaban los componentes del casco en



La dorna arosana, conocida desde finales del siglo XV, incorpora a su diseño la experiencia y las soluciones puestas en práctica por la cultura marinera popular de muchas generaciones. Con una excepcional sección de la obra viva, que le da a la dorna una capacidad de ceñir apenas alcanzada por los yates deportivos del siglo XX, las proporciones del casco le confieren toda la estabilidad necesaria, sin lastre alguno. El codaste, llamado 'barragán', y el pequeño espejo de popa, 'a estampa', con su lanzamiento hacen posible arrimar la popa a una orilla rocosa, una vez quitado el timón.

grandes superficies de suelo, bajo tejado. Por estas representaciones dibujadas de las piezas, se elaboraban en tamaño natural todos los pedazos y detalles, que pasaban a formar el conjunto del barco. Esta forma de trabajar la proyectó sobre la lancha de relinga aquel maestro de Eizaro, que era Xosé Costa Cambeiro. Era su secreto profesional. El era analfabeto, pero, a la vez, debió ser buen observador y hombre analítico. Dió un singular paso adelante en la construcción de aquella lancha de relinga, que era la embarcación dominante desde A Coruña hasta Vigo.

En aquellos tiempos, el entorno y el medio contribuían a desarrollar la polivalencia en el hombre. Faltando las soluciones compradas, el individuo sólo podía recurrir a la propia capacidad inventiva, para mejorar su suerte. Lo hizo también el padre de Benigno Cambeiro, igualmente de Caldebarcos. Relata el hijo:

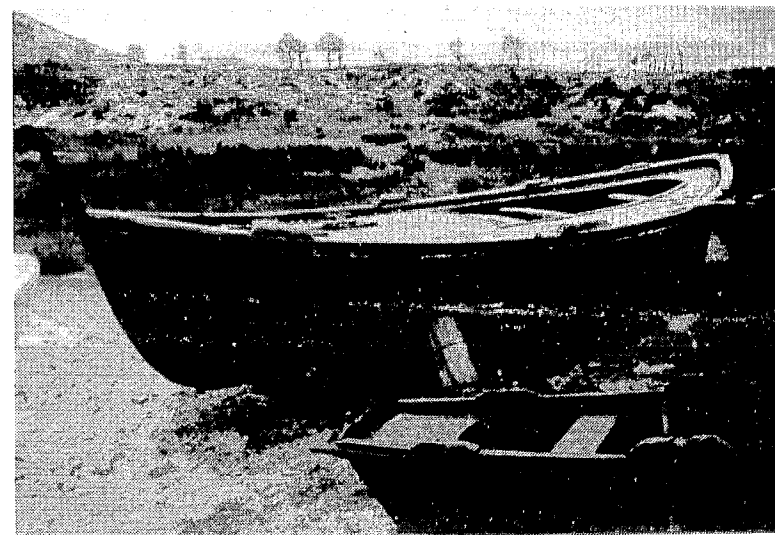
“Mi padre no aprendió a hacer velas en ningún sitio. Ya de pequeño, a los catorce años, tenía lancha, porque no quería ir a la mar con nadie, y el padre compró una para él. Se puso a experimentar con la vela. Unos seis u ocho años más tarde, compró una lancha de segunda mano, ‘San Antonio’, de veinticinco cuartas de quilla, e hízole la vela él, y resultó muy velera, y así empezó la gente a venir aquí de Lira y Finisterre y de O Pindo y de aquí de Caldebarcos a encargarse de velas.

Venía mi padre con el segundo ‘San Antonio’ de vender las sardinas pescadas en el alba, de venderlas en el mar a un barco en A Lobeira. Había un nordeste que llevaba la mar. Mi padre venía con toda la vela arriba, para no tener que voltear. Desde tierra, en Quilmes y O Panchés y A Miranda en Caldebarcos, estaba la gente mirando cómo venía navegando. Perfecto de Moncho de Quilmes se presentó aquí en casa a poco rato. — ‘¡Francisco!, estoy enamorado de tu barco. ¿Me lo vendes? Tengo dinero, ¡aquí, mira!’ — ‘Bueno, tenía pensado hacer otro, pero ¡ni me lo pagues, ni te lo doy, hasta que tenga otro en el mar!’”

Creo que relatos verídicos como este dan con una dimensión en el hombre de mar de antes, que atrae el interés. Una dimensión que apela a todo hombre, tanto en la actualidad como en el futuro. Apela al concepto de la valentía. A lo de valerselas por sí solo. A lo de aceptar un desafío y ganar una lucha. La embarcación tradicional contiene y visualiza este componente de riesgo y aventura. En la embarcación de madera, hecha al estilo de antes, sin cubierta, hay que saber navegar. Hay que saber llevar la escota y el timón. Las reacciones

tienen que ser rápidas. O, como lo dijo un viejo pescador noruego, ‘no hay que navegar con la cabeza sino hay que navegar con los pies.’

No tengo duda ninguna de que lo esbozado puede darle a la embarcación tradicional un futuro dentro del recreo y el deporte. Los deportes difíciles y alternativos ejercen un atractivo cada vez más grande sobre nuestra sociedad. Van en aumento las actividades de ocio, que traen un máximo de posibilidades de contacto con la Naturaleza. Es en este contexto en que se puede desarrollar el futuro de la embarcación tradicional. La vida urbana está originando un deseo generalizado de buscar lo que llamamos las raíces. El ruido de las ciudades hace que se coticen los espacios, donde no se oye más que el mar, el viento y las aves. La impersonalidad de los materiales sintéticos trae como consecuencia que aumente el aprecio de la madera, del algodón o del lino. El olor agresivo de varias pinturas modernas hace



La lancha de relinga es la pariente gallega de la lancha poveira do alto en Portugal. En la versión en que la vemos en la foto, se la conoce desde los tiempos de Carlos III de España, pero como tipo de embarcación es probablemente más antigua. Sus formas y líneas una síntesis de buenas cualidades marineras, fruto de una tradición conjunta gallega y portuguesa, la lancha de relinga era la embarcación de pesca para el desabrigado mar de Finisterre, y era habitual encontrarla desde A Coruña hasta Vigo.

Foto Staffan Mörling, 1965

inolvidable la experiencia de sentir el aroma del alquitrán. Y, frente a tanta locomoción accionada por el motor de explosión, cobra matices de magia el desplazamiento silencioso por el agua de la embarcación de vela de relinga o de pendao. ¿Acaso no es magia el poder valerse de la fuerza del viento, para ir en contra de esa misma fuerza, ciñendo?

Si expresamos nuestra fé en la embarcación tradicional, no vamos a contracorriente. Estamos actuando de acuerdo con un deseo de vivir más en contacto con las bases, de las que salió el ser humano, un deseo respaldado por muchos en la sociedad que nos rodea.

Es obvio que, para encaminar el empleo de la embarcación tradicional hacia este futuro nuevo, hay que darla a conocer. Es preciso enamorar a la gente. Enamorarla de la embarcación tradicional, dejando

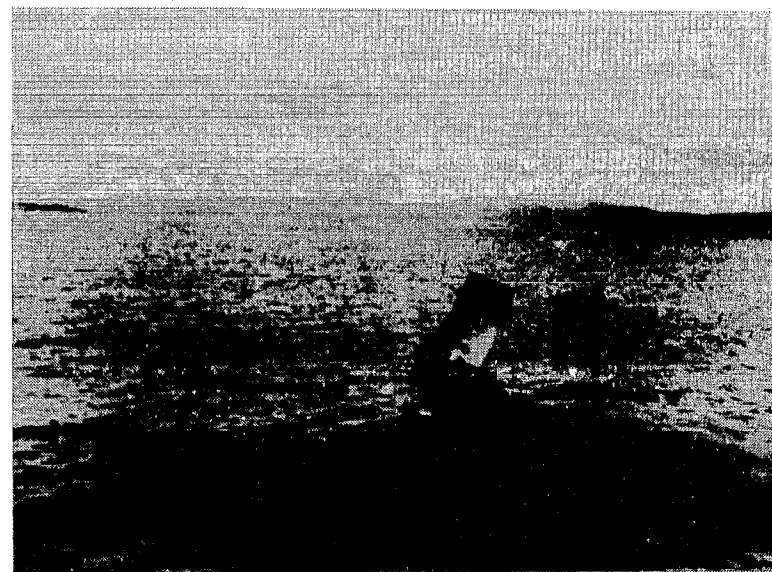


En una lancha de relinga en Rianxo, la sólida ensambladura uniendo a proa las regatas de babor e estribor muestra la racionalidad de la tecnología artesanal de los tiempos pasados. Sobre la tilla descansa la punta del palo, cuya nós, el agujero para la 'austaga', exhibe otra de las soluciones sencillas y fiables de la cultura marinera tradicional. En lugar de correr sobre una roldana, la austaga se desliza, con igual facilidad pero con menos peligro de atasco, a través de un pedazo de madera de olivo insertado en el palo de pino del país.

Foto Staffan Mörling, 1965

que vean cómo navega. No olvidaremos la excelente demostración de navegación a vela, que dió en Riveira y ante un numeroso público la lancha poveira FÉ EM DEUS.

Y, seguramente, no se olvidarán en Caldebarcos de la visita, poco después, de una nueva lancha de relinga. Fue la NOVA MARINA, una réplica construída por don Isidro Mariño Cadarso y sus alumnos, que reavivó el antiguo cariño de la gente y sembró nuevo amor. Creo que es en este terreno, en el de conseguir, que muchos centros de población de las costas del norte de Portugal y de las Rías Baixas gallegas lleguen a conocer el encanto de la embarcación tradicional navegando, que podemos hacer algo concreto los que estamos aquí reunidos.



La vela de relinga es la vela de cruz asimétrica. La usaban en el siglo XVIII las lanchas del norte de Portugal, y en Galicia llevaban vela de relinga todas las embarcaciones tradicionales, desde los trincados de treinta toneladas hasta las pequeñas dornas polveiras de la Ría de Arousa. Con la relinga de barlovento hecha firme a la roda de la proa, la vela de relinga, con un solo paño, hacía de trinquete y vela mayor a la vez. No sufría el efecto negativo de las turbulencias, que crea la presencia del palo entre las velas triangulares del aparejo Marconi de los yates actuales. De ahí que la vela de relinga ceñía tan bien, que en la foto de Manuel Otero Blanco alejándose de la Isla de Ons su dorna LEONISA parece ir derecho contra las olas.

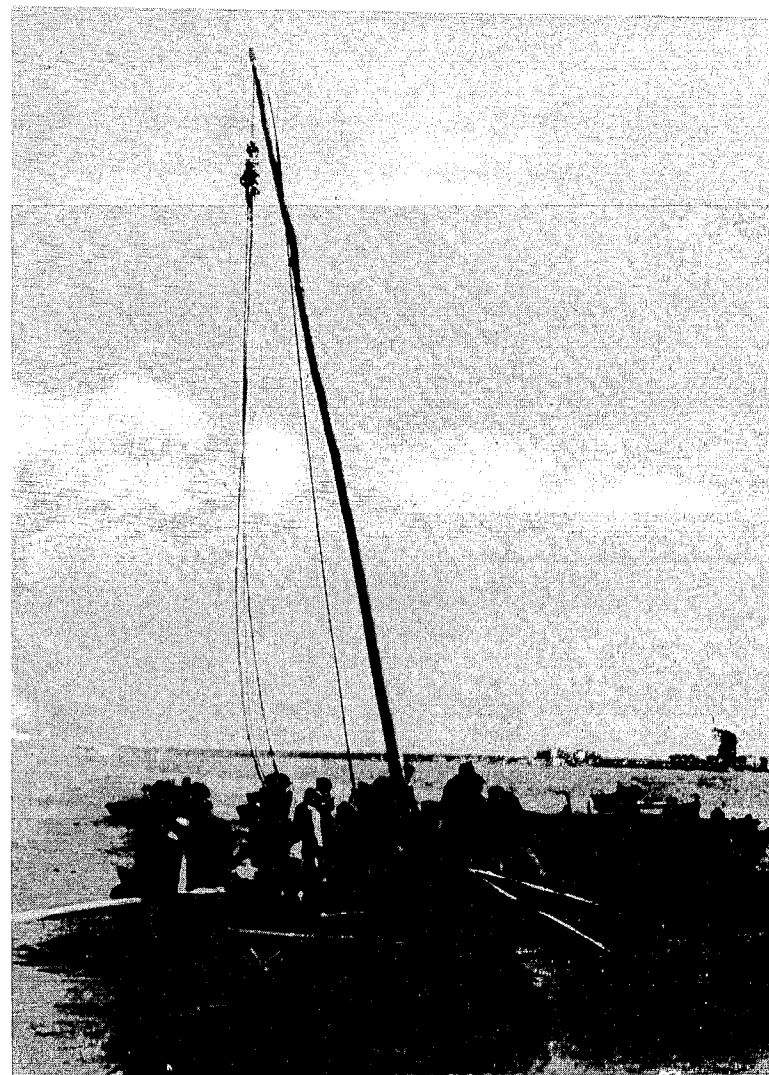
Foto Staffan Mörling, 1965

Al tratar de darle nueva vida a un cariño, que las embarcaciones creadas por sucesivas generaciones de marineros portugueses y gallegos siempre se merecieron, es el momento de acordarnos, una vez más, que "la gente de antes sabía mucho". En base a su experiencia, manejaban las embarcaciones tradicionales mejor de lo que jamás lo podemos conseguir hacer nosotros o nuestros hijos.

Aún así tenían muchísimo respeto a la mar. Aprendamos de ellos también a tener ese respeto a los elementos y a la inmensa fuerza del Océano, y tratemos de aplicar siempre dos normas. Una debe ser la de ponernos el chaleco salvavidas, antes de embarcar. Otra es la de no salir de puerto, por pequeño que sea el viaje planeado, sin escuchar antes el pronóstico meteorológico, con el fin de asegurarnos de que el tiempo va a estar bonancible.

Es que aquella gente de mar portuguesa y gallega de antes, de cuya racionalidad en sus acciones he tratado de dar un par de ejemplos, tenía como un sexto sentido al entender del tiempo. Hecho innegable, que a nosotros nos obliga a tener, al menos, mucho sentido común en las cosas de mar.

Es así como podemos darle a nuestro patrimonio marítimo un futuro.



«PÓVOA DE VARZIM – PARTIDA PARA A PESCA» – *Bilhete Postal Ilustrado*, col. Portugal Turístico, Edições Santos (Vistas), ed. distrib. local: Livraria Povoense; Imp. Itália; cerce 8; s/d (c. 1950-1955); 400x300 mm. O tema central é a *Lancha «Fé em Deus»*, do velho arrais «Tio» Francisco Fomenegra, de remos armados e com toda a «companha», vendo-se ao longe a linha do cais sul assinalada pelo «Titan» que o ajudou a construir entre 1943-1946.