



As embarcacións tradicionais no Parque Nacional das Illas Atlánticas

Suso Framil*

O obxectivo deste artigo non é realizar un estudo pormenorizado sobre a orixe e evolución das embarcacións tradicionais nas Illas Atlánticas, senón simplemente realizar un pequeno achegamento ó tipo de embarcacións tradicionais que se empregaba en cada unha das illas do Parque Nacional. No entorno das illas traballaban case todo tipo de embarcacións; lanchas, racús, traíñas, chalanas, dornas, etc., pero neste caso centrarémonos nas embarcacións que empregaban os propios habitantes das illas.

Ainda que citaremos as embarcacións tradicionais máis frecuentes en cada arquipélago, eso non quere dicir que non se empregasen tamén outro tipo de embarcacións tradicionais de xeito puntual. Atendendo a situación xeográfica das illas atlánticas e as condicións meteorolóxicas propias de cada arquipélago, poderíamos prognosticar dúas tipoloxías de embarcacións tradicionais; unha propia das illas que están en augas abertas e axitadas (Cíes, Ons e Sálvora) e outra máis axeitada para o fondo da ría onde as augas son calmas e pouco profundas (Cortegada). Pero non sempre é así, sendo as veces os factores culturais ou as relacións sociais coas poboacións da costa próxima, os que determinan o uso dun tipo ou outro de embarcación tradicional.

A Gamela coruxeira en Cíes

Derivada da gamela de A Garda, máis grande e antiga, a gamela coruxeira era a embarcación de artes menores máis estendida na Ría de Vigo, desprazábase a remo e coa vela ó terzo ou guaira. Adicábase principalmente á pesca con liña e tamén con aparellos e nasas.

Ao contrario do que aparenta, a simplicidade da gamela agocha unhas características moi mariñeiras, como pode ser unha grande estabilidade, resistencia fronte a condicións duras do mar, amplitude de espazo dispoñible para faenar ou tamén a facilidade de varada na praia, etc. Todo isto fai dela unha embarcación moi válida para as illas Cíes, onde os extensos areais marcan a zona de desembarco.

Todas as evidencias atopadas (fotográficas, bibliográficas e testemuñas) falan do uso de gamelas coruxeiras por parte dos habitantes das illas Cíes, e tamén se empregaban en zonas próximas, como Cangas, de onde procedían a maioría dos habitantes das illas. Esta era unha embarcación moi estendida

pola Ría de Vigo o cal tamén marcou a súa influencia sobre as illas deste arquipélago.

A súa desvantaxe quizais é que non navega demasiado ben “contra” o vento (cinguir ou bolinar). Pero no caso de Cíes, posiblemente a maior altura dos montes do Morrazo e a das propias illas, así como a súa maior proximidade a terra (2.5 km ata Cabo Home) eran factores que diminuían a influencia dos ventos do norte, facendo que se puidera navegar no seu entorno sen necesidade de ter que aproar demasiado o vento.



Gamelas coruxeiras na praia de Nerga (Cangas)



O Chuco coa súa gamela nas Cíes. Anos 60. Foto: Javier Steinbrüggen

A Dorna en Ons e Sálvora

A vinculación da dorna co arquipélago de Ons está máis que documentada en numerosos artigos, publicacións e arquivos fotográficos. Calcúlase que nos anos 60 había máis dun cento de dornas nesta illa, mínimo unha dorna por cada casa e había 78 casas das cales algunhas tiñan dúas ou tres. As de Ons son dornas pequenas e lixeiras, de tipo polbeiro e precisamente adicábanse sobre todo a pesca deste cefalópodo mediante o uso da raña.



Dornas na praia do Curro. 1966. Foto Museo Massó



Gamelas e dornas rías Baixas segundo libro de Staffan Mörling 1989

Entón, se a gamela é unha embarcación forte e segura para augas abertas e con máis espazo interior para as faenas de pesca, e é boa para varar na praia, por que trunfou a dorna en Ons?

Hai que ter en conta que a dorna era a embarcación predominante en toda a Ría de Arousa e tamén na parte norte da Ría de Pontevedra, de onde procedían unha parte dos habitantes da illa. De feito, o carpinteiro de ribeira que había na illa, o señor Domingos “Cachote” era orixinario de Santa Uxía de Ribeira.

Ademais, para navegar nas augas do entorno de Ons, moito máis abertas e con maior influencia de ventos de compoñente norte, faise case imprescindible navegar o máximo posible contra o vento, é dicir, cinguir ou bolinar, cousa que fai moi ben a dorna coa súa vela de relinga e a súa aerodinámica e fasquía que corta as augas. Así que, para regresar de Bueu a Ons ou para adentrarse na ría de Arousa é moi importante cinguir ou bolinar ben.

Por riba, a súa estampa de popa “lanzada” adaptase moi ben ao atraque en zonas rochosas, o cal é moi útil para desembarcar ou realizar distintas faenas de pesca como a extracción do percebe. Desprázase a remos cruzados polo que pode estabilizarse a embarcación empregando un só brazo mentres o outro queda libre para manexar as liñas.



Dorna cinguindo ou bolinando

Aínda que pola súa afiada quilla a dorna non é unha embarcación axeitada para varar na praia, a súa lixeireza permite subilas pola mesma con bastante facilidade, para o que bastan tres ou catro persoas.

Predominaban entón en Ons as dornas pequenas e lixeiras onde a robustez construtiva sacrificábase pola necesidade de ter que transportalas para poñelas ao abrigo. Por riba, as praias de Ons teñen ademais unha característica específica, son de tipo “colgadas”, e dicir, están pechadas por penedos na súa saída ao mar, o cal facía que, sobre todo con mareas vivas, houbera que levantar a embarcación por riba das rochas para levala ao mar.

Pero outra parte da xente de Ons procedía da zona de Bueu e do Morrazo. Entón porque non se implantou o bote polbeiro de Bueu en Ons?

Esta é unha embarcación moito mais forte e pesada polo que subila e baixala todos os días pola praia requiriría un gran esforzo e moitas persoas. Ademais a súa vela mística ou guaira fai que, ao igual que a gamela, teña máis dificultades para navegar contra o vento e tamén con ventos fortes. A súa anchura e forma de media noz tampouco facilitan a aproximación da embarcación a zonas de rocha ou gretas.



Cesáreo na súa dorna na Illa

Polo tanto, as peculiares características da dorna posibilitaron, xunto con outros factores, a permanencia dunha poboación estable na illa de Ons. Pero, a partir dos anos 60, o cambio cara os novos barcos a motor, moito máis grandes e pesados, provocou o éxodo masivo da xente da illa cara a Bueu, ao non dispoñer Ons dun porto de abrigo para estes barcos. Hai que destacar especialmente a contribución do antropólogo sueco Staffan Mörling ao coñecemento da importancia desta embarcación a nivel mundial.

O autor relaciona ademais a dorna co drakkar viquingo xa que ambas embarcacións teñen moitas similitudes estruturais. As táboas da armazón van montadas unhas sobre outras (en calime ou *tingladio*) e a súa afiada quilla prolóngase ata o característico pico de proa. Mörling considera a dorna unha embarcación de orixe nórdico, e a súa presenza en Galicia só podería responder á influencia das devastadoras *razzias* ou incursións viquingas que asolaron as nosas costas entre os séculos IX e XII.

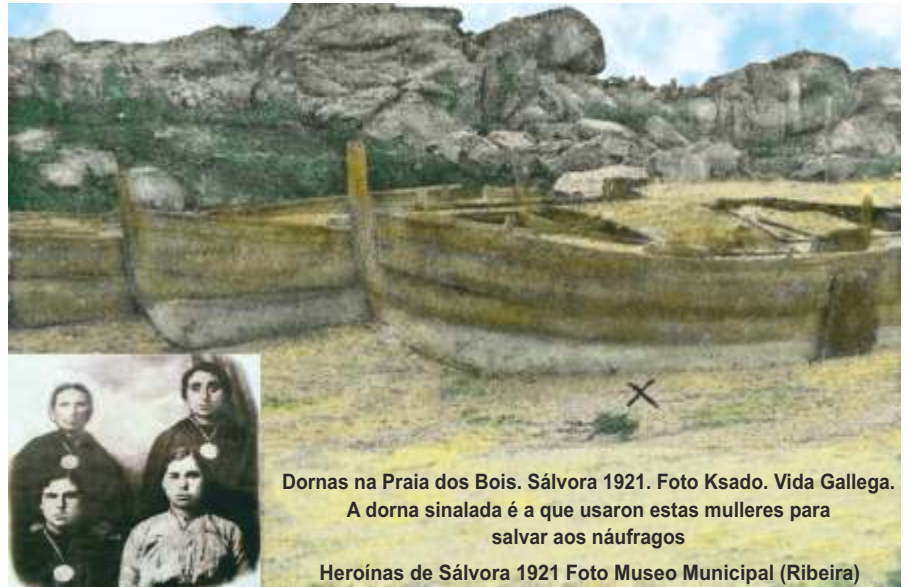


A dorna Elvira durante a súa restauración

Á marxe dalgunha outra que poida estar gardada nalgunha casa particular, na actualidade, só quedan dúas dornas na illa de Ons; a dorna *Elvira* e a dorna *Carmen* ou de Cesáreo. A dorna *Elvira*, donada pola familia Goberna (Checho), foi restaurada pola Asociación de Embarcacións Tradicionais *Os Galos* de Bueu, cunha subvención da Xunta de Galicia, para a súa exposición no Centro de Visitantes da illa, xa que se trata dun elemento imprescindible para entender a cultura da Illa de Ons. A dorna *Carmen* ou “de Cesareo” é a única que permanece operativa en Ons, polo que pode ser considerada a última dorna “viva” da illa.

En canto a Sálvora, aínda que hai moita menos información, tamén está claro que as dornas eran as embarcacións tradicionais desta illa, de feito foron dornas as embarcacións que empregaron os seus habitantes no heroico rescate dos náufragos do vapor Santa Isabel no ano 1921. Nesta traxedia marítima, coñecida como o “Titanic Galego”, pereceron máis de 200 persoas, pero preto de cincuenta puideron ser rescatadas pola xente da aldea, entre a que se atopaban catro valentes mulleres que foron recoñecidas como as heroínas de Sálvora.

A principal zona de varada destas dornas era na praia dos Bois, a máis próxima a aldea e das poucas que ten unha saída máis ou menos diáfana cara o mar. Aínda que tamén había dornas na praia de Peraprado e na do Almacén.



Dornas na Praia dos Bois. Sálvora 1921. Foto Ksado. Vida Gallega.
A dorna sinalada é a que usaron estas mulleres para salvar aos náufragos
Heroínas de Sálvora 1921 Foto Museo Municipal (Ribeira)

Tamén se empregaban racús, pequenas dornas, e lanchas xeiteiras. Unha das que máis éxito tivo no entorno de Cortegada foi a buceta, embarcación derivada ao parecer da lancha de relinga, moi lixeira e versátil que servía para case todos os usos: varar na praia, transportar, mariscar, etc.

A principios do século pasado, como consecuencia da auxe da arte do bou de vara, fíxose necesaria unha embarcación máis robusta e con máis vela que “tirase” deste arrastre polo fondo. Así xorde o bote de Carril, embarcación máis pechada e forte que aparelha vela latina e que se vai facer moi popular na zona.



Porto de Cortegada principios s. XX

Na imaxe, bucetas, bote de Carril ao fondo, chalanas e unha dorna

Botes de Carril, bucetas, e galeóns en Cortegada

En Carril, ao ser unha zona interior da ría e polo tanto máis protexida, empregábanse sobre todo embarcacións que permitisen aparelhar velas máis amplas como a vela latina ou a mística, coa fin de aproveitar mellor os ventos máis suaves da enseada. Tamén era importante que puidesen vararse na area dado o tipo de fondos que hai nesa zona. Así, a principios do S. XX, predominaban sobre todo as bucetas, chalanas, galeóns e o propio bote de Carril.



Bote de Carril coa súa vela latina



Buceta (esquerda) e bote de Carril (dereita) en Cortegada

Hai que ter en conta que Carril, ao ser unha zona interior da ría moi abrigada e o estar moi próximo a Santiago de Compostela, foi un dos portos máis importantes da historia de Galicia e incluso foi concello propio ata principios do século XIX. Por isto, a presenza de galeóns (tipo galego), que eran os barcos máis empregados para o transporte de todo tipo de mercadorías, era moi masiva naquela época, polo que o galeón tamén é unha embarcación moi vencellada culturalmente a Carril.



Galeón Illa de Cortegada

A falla de calado para os novos barcos a vapor cada vez máis grandes, supuxo un freo ao desenvolvemento desta vila en favor de Vilagarcía de Arousa que, coa construción do “Muelle de Ferro” en 1893, pasou a ser o novo porto de referencia e no ano 1913 acabou anexionando o propio concello de Carril.

Xa nos anos 70 coa auxe dos cultivos de marisco, fíxose necesario transportar maior volume de bivalvos e varar a embarcación na area moi a miúdo. Como consecuencia disto prodúcese un cambio radical no tipo de embarcación empregada e aparecen unhas chalanas (1) moi peculiares chamadas “loros”, máis anchas e de fondo plano, con proa pechada e popa aberta e moi pouco puntal (altura).



Chalana tipo “loro” en Cortegada

1 Aínda que a priori son chalanas, nesta zona a xente chámalle gamelas. Esta mestura de termos entre chalana e gamela atopámola por case toda Galicia, aínda que tecnicamente as gamelas serían as embarcacións de fondo plano e dúas popas e as chalanas as de fondo plano con proa e popa.

Agradecementos: Fidel Simes - Asociación Os Galos (Bueu). Tiago Pérez - Asociación Mar da Pedra (Cangas). Manuel Gago Otero - Asociación Rompetimóns (Carril). Miguel Vidal Lojo - Museo municipal de Ribeira. Fernando Varela: Foto Cortegada antiga.

Recursos na Rede:

<https://culturmar.org/publicación/embarcacion-guia-de-embarcacion-tradicionais-de-galicia/>

<https://bluscus.es>

<https://calmoseira.blogspot.com>

<http://www.gamelaadaptada.altervista.org/caract.html>

<https://vimeo.com/3962842?height=80%&iframe=true&width=80%>

**Guía do Parque Nacional do socio de Os Galos.*