

**EMBARCACIONES
TRADICIONAIS
DE GALICIA**



Colección COÑECER
Santiago, cidade educadora

Nº 9. Setembro 2018

**EMBARCACIÓNS TRADICIONAIS
DE GALICIA**

Edita
DEPARTAMENTO DE EDUCACIÓN E CIDADANÍA
CONCELLO DE SANTIAGO

Concelleiro de Educación e Cidadanía
MANUEL DIOS DÍZ

Coordinador da colección
XOSÉ M. RODRÍGUEZ-ABELLA GÓMEZ

Imprime
TÓRCULO COMUNICACIÓN GRÁFICA, S. A.

Depósito Legal: C 1629-2018



Redacción
CULTURMAR

Imaxes 3D de dornas, galeón e gamela
GESTENAVAL para CULTURMAR

Plano do bote polbeiro de Bueu
FIDEL SIMES

Plano da chalana
STAFFAN MÖRLING

Fotos trincado e planos do bote pulpeiro de Ferrol
CLUB DE MAR DE FERROL. SECCIÓN DE VELA TRADICIONAL

Outras fotografías
CULTURMAR

ÍNDICE

- 7 LIMIAR
- 8 UN PATRIMONIO QUE DEBEMOS USAR E CONSERVAR
- 9 OS CARPINTEIROS DE RIBEIRA
- 10 A CONSTRUCCIÓN A TOPE E EN CALIME
- 10 TIPOS DE VELAS NAS EMBARCACIÓNS TRADICIONAIS GALEGAS
- 11 TERMINOLOXÍA BÁSICA
- 12 EMBARCACIÓNS DE MAR
- 31 EMBARCACIÓNS DE RÍO







LIMIAR

Este caderno inclúe soamente algunhas tipoloxías de embarcacións tradicionais galegas destinadas á pesca ou ao transporte costeiro e fluvial. Son tipoloxías, conservadas ou recuperadas, que podemos atopar nas diversas exposicións, concentracións, xuntanzas e, sinaladamente, no bienal Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia: barcos de madeira que seguen vivos e navegando grazas, en boa medida, ao esforzo que dende 1993 realizan as asociacións que compoñen CULTURMAR-Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial.





UN PATRIMONIO QUE DEBEMOS CONSERVAR E USAR



A flota tradicional galega é unha parte importantísima do noso rico e variado patrimonio marítimo e fluvial.

É sorprendente a enorme variedade existente de embarcacións tradicionais galegas. Esta diversidade, froito da permanente e intensa relación de Galicia co mar e cos ríos a través do tempo, débese a factores diversos: a necesidade de ir adaptando as embarcacións ás diferentes características das rías ou do mar aberto; a adaptación aos diferentes traballos: pesca, marisqueo, transporte de persoas e mercadorías, así como ás diferentes artes de pesca; ademais, a situación xeográfica de Galicia nunha encrucillada marítima permitiunos acoller e adaptar as influencias das diferentes culturas atlánticas e mediterráneas que ao longo da historia chegaron por mar ás nosas costas deixando a súa pegada.





OS CARPINTEIROS DE RIBEIRA

Así denominamos os construtores das embarcacións en madeira e, polo tanto, das embarcacións tradicionais.

As instalacións onde actualmente se constrúen os barcos reciben o nome de estaleiros, aínda que aquelas nas que se fan as embarcacións de madeira seguindo os métodos tradicionais reciben o nome de carpinterías de ribeira, porque sempre se instalaron preto da liña de auga, na ribeira.

Os carpinteiros de ribeira, coa súa pericia e experiencia transmitidas de xeración en xeración e adaptando constantemente as técnicas herdadas ás novas necesidades, son os artífices deste legado.

Actualmente ese conxunto de saberes e as súas técnicas construtivas conforman unha parte esencial do noso patrimonio marítimo e fluvial e, polo tanto, da cultura galega. De aí o seu próximo recoñecemento como Ben de Interese Cultural de Galicia.





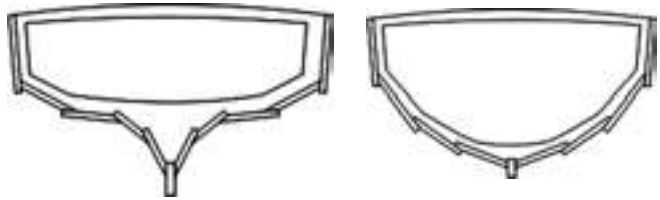
A CONSTRUCCIÓN A TOPE E EN CALIME

Dúas son as técnicas construtivas do casco das embarcacións tradicionais:



- A tope: As táboas de madeira do casco apérganse unhas contra as outras e crávanse nas cadernas; é a técnica máis común.

- En calime ou escarva: As táboas do casco van superpostas, a superior sobre a inferior; é a usada para a maioría das dornas e para o carocho, un bote propio do río Miño.



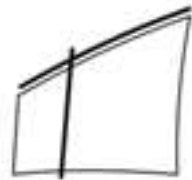
TIPOS DE VELAS NAS EMBARCACIÓNS TRADICIONAIS GALEGAS



vela latina



vela mística
ou de martelo



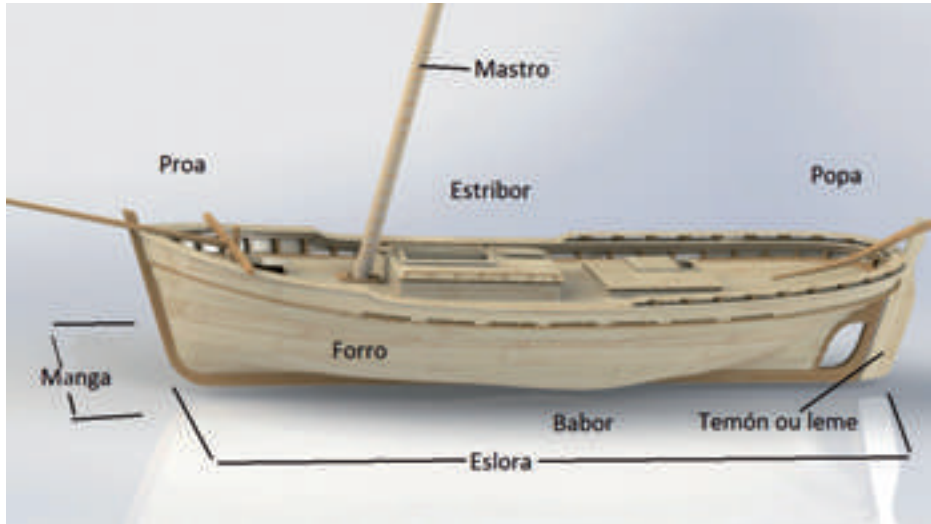
vela ao terzo



vela de relinga



vela cangrexo



TERMINOLOXÍA BÁSICA

ESLORA: lonxitude que ten un barco de proa a popa.

MANGA: ancho dunha embarcación.

ESTRIBOR: parte dereita da embarcación, mirando de popa a proa.

BABOR: parte esquerda da embarcación, mirando de popa a proa.

FORRO: conxunto de táboas que cobren o esqueleto dun barco e forma a superficie externa do casco.

CASCO: estrutura ou corpo dunha embarcación sen mastros nin velas.

PROA: parte dianteira dunha embarcación.

POPA: parte posterior dunha embarcación.

MASTRO: poste vertical dun barco veleiro onde se izan as velas.

TEMÓN OU LEME: peza articulada, colocada a popa dunha embarcación e que permite gobernala facéndoa virar á dereita ou á esquerda.



I. EMBARCACIÓNS DE MAR

GAMELA

O nome de gamela emprégase en toda a costa galega para referirse a embarcacións de fondo plano e de pequeno tamaño. A súa forma varía segundo os diferentes portos.

Comparando unha
artesa e unha gamela de
A Guarda vemos que
teñen moita similitude
nas formas.

En ocasións, a embarcación que nunha zona se denomina gamela, recibe noutra o nome de chalana, e á inversa.



Aínda que neste caderniño nos centraremos na gamela de A Guarda e na gamela de Coruxo, cómpre non esquecer que noutros portos teñen as súas propias variantes.

Gamela de A Guarda

Característica do concello de A Guarda. É unha das embarcacións tradicionais máis antigas da Península Ibérica.

O seu fondo é arqueado
para poder varala con facilidade
nas praias e rampas.

O nome de gamela vén de camella, palabra latina que significa artesa (recipiente que servía para dar de comer e beber aos animais, gardar a fariña ou as carnes da matanza, etc.).



Ata hai uns 50 anos navegaba a remo e vela, para a pesca e o marisqueo, tanto na desembocadura do río Miño como na zona costeira próxima á Guarda. Actualmente adoita empregar motor para o seu desprazamento.



A súas formas son moi sinxelas, como as dun gran caixón ou dunha artesa, coa proa e a popa rectas e no interior unicamente leva unhas madeiras atravesadas para facer de bancos.



Era característica a súa cor vermella.

Gamela de Coruxo

Así chamada por ter a súa orixe na parroquia viguesa de Coruxo.

Ata mediados do s. XX desprazábase a vela e remo para a pesca e o marisqueo no interior e na boca das rías de Vigo e Pontevedra. Hoxe en día tamén emprega o motor.

A gamela de Coruxo é unha evolución da gamela de A Guarda. Por todo o perímetro interior ten unha pequena cuberta.



Podemos atopala en praias e portos das rías de Vigo e Pontevedra pintadas en diversas cores.
O seu fondo é plano e arqueado para poder varalalas con facilidade nas praias.

A proa e a popa son achatadas, con forma de medio hexágono.
Os mariñeiros din que teñen dúas popas.



14

Buceta

Distribuíase por toda a beiramar, pero hoxe perdura sobre todo na ría de Muros e Noia, onde tamén lle chaman “canoá”.



A súa eslora mide entre 5 e 6 m.

Adicábase á pesca con liña ou pequenos aparellos e ao marisqueo. Foi moi usada para regatas de remos.



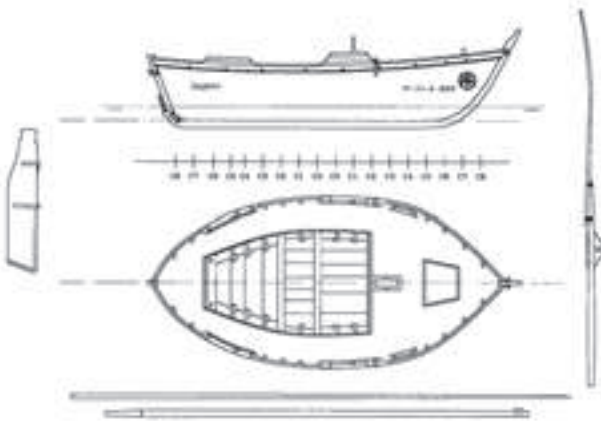
A proa e a popa son simétricas e o casco é redondeado.



BOTE

Os botes, empregados en toda a Galicia costeira, son unhas embarcacións pequenas, duns 5-6 metros de eslora, dedicadas á pesca artesanal e ao marisqueo no interior ou na boca de todas as rías galegas, e que navegaban a remo e vela ata hai uns 50 anos. Hoxe en día incorporan tamén motor.

A súa característica principal é ter o casco redondeado en forma de U, coa proa bicuda, mentres que a popa pode ser redonda ou plana/recta. Presenta pequenas variacións en función da zona.



Bote polbeiro de Bueu

Bote polbeiro de Bueu. Embarcación característica de Bueu que se dedicaba principalmente á pesca do polbo.

É o bote con máis manga en relación coa eslora: resulta moi ancho no medio. Ten “dobre proa” (proa e popa simétricas e bicudas). Os remos, de dúas pezas e coa pa curvada, crúzanse ao remar por onde se agarran.

Bote da ría de Vigo. Leva vela latina (triangular). A principal característica é que leva a entena (percha da que colga a vela) no extremo mesmo do mastro, o que obriga a realizar a manobra do cambio de lado da vela dunha forma singular.



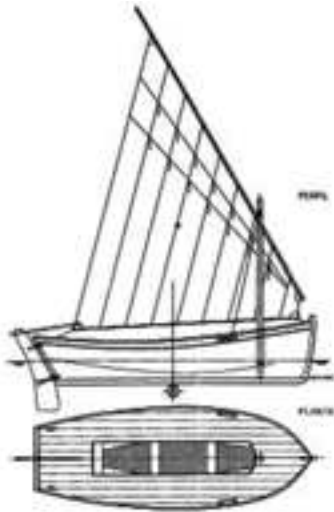
Bote da ría de Vigo



Bote de Carril

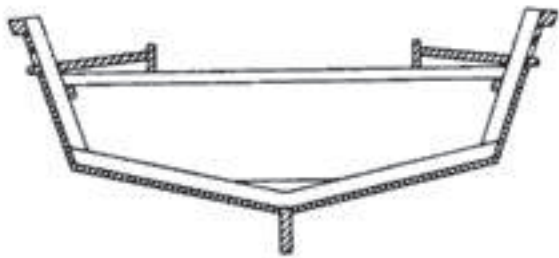


Bote de Carril. Monta vela latina. A entena da que pendura a vela non chega ao extremo do mastro.



Bote pulpeiro de Ferrol.

Bote pulpeiro de Ferrol. A principal característica é que ten unha cuberta grande de madeira. Leva vela mística e a entena da que pendura a vela non chega ao extremo do mastro.



Bote de media construción. Moi popular na ría de Ferrol.

Está a medio camiño entre a chalana (pero non ten o fondo plano,) e o bote (pero non ten o seu fondo redondeado). A súa característica distintiva é que o pantoque (unión do lateral da embarcación co fondo da mesma) é en ángulo de algo máis de 90°.



Bote da ría do Eo

Bote da ría do Eo. É a embarcación máis característica da Ría do Eo, entre Galicia e Asturias.

As formas da embarcación apenas variaron dende as súas orixes ata a actualidade. Unicamente, a forte tradición das regatas con estes botes fixo que, polos anos 50 do século XX, mudaran nalgúns aspectos: foise adaptando o interior ao gusto dos regatistas e incorporáronse unhas velas místicas máis grandes do habitual.



Detalle do interior dos actuais botes da ría do Eo.



Mide uns 8 m de eslora e 2,80 de manga. A proa e a popa son practicamente simétricas.



Leva un único mastro, bastante inclinado a popa, e unha vela de relinga.

LANCHA XEITEIRA OU LANCHA DE RELINGA

É a embarcación de pesca que estivo máis estendida por toda a costa atlántica galega. Dedicábase á pesca da sardiña coa rede chamada “xeito”, de aí o nome de xeiteira. Foi perdendo protagonismo coa introdución da traíñeira primeiro e coa motorización posteriormente; na década dos setenta do século pasado xa estaba practicamente desaparecida.

No ano 1991 a Escola Obradoiro de Carpintería de Ribeira “Aixola” de Marín atopou enterrada a última lanxa xeiteira nas marismas de Caldebarcos (Carnota), a Marina. A partir dos seus restos, desenterrados daquela e expostos hoxe no Museo Massó en Bueu, fixeron na propia “Aixola” unha réplica, a Nova Marina, dedicada actualmente a escola de navegación tradicional na Illa de Arousa. A súa recuperación foi un fito fundacional do movemento de recuperación e posta en valor do patrimonio marítimo en Galicia.





GALEÓN

Os galeóns adicáronse ao transporte de mercancías entre diferentes portos, sobre todo das Rías Baixas. A partir de mediados do século XX, coa incorporación dos motores, foron desarmados de paus e velas e pasaron a traballar como galeóns da area: remon-



Emprega vela grande cangrexá, ademais dunha vela máis pequena na proa (foque), como podemos ver nestes antigos galeóns entrando no porto de Vigo.



Son barcos grandes, cunha eslora que vai desde 8 ata 25 m.



taban os ríos en procura de area para a construción; outros usáronse como barcos auxiliares para traballos nas bateas.

Actualmente pódense ver navegar nas Rías Baixas numerosos galeóns de variados tamaños e formas, algúns con máis de cen anos de antigüidade, restaurados para actividades culturais e de lecer.



Son de aspecto barrigudo por teren bastante manga.



Teñen unha popa ancha e redondeada.



RACÚ

É unha embarcación derivada da traíneira que se empregaba para variadas artes de pesca, inicialmente para a pesca da sardiña. Estendíase por toda Galicia, principalmente polas Rías Baixas. A diferenza doutras tipoloxías era máis doado adaptarlle motor, motivo polo que perdurou traballando na pesca ata entrados os oitenta do século XX e aínda é posible ver algún hoxe en día nalgún porto.



A súa forma é alongada e a lonxitude da eslora pode ir dende 5 ata 8 m.



A popa é redondeada.



DORNA

Embarcación de pesca típica das Rías Baixas, aínda moi abundante hoxe na de Arousa, onde é frecuente velas competindo en regatas a vela.

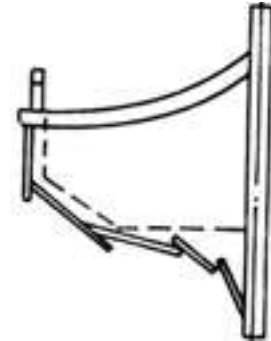
Hai diferentes tipos de dornas, en función da arte pesca que empreguen e do método de construción, pero en xeral as súas formas son as mesmas, unicamente varía o seu tamaño.



A dorna emprega un temón grande moi inclinado cara adiante e que se mete por debaixo da embarcación.



A proa da dorna é moi redondeada. A táboa da proa prolóngase cara arriba moito máis que noutras embarcacións (pinchón).



A diferenza da maioría das doutras embarcacións, o tipo de construción do casco da dorna é “en calime”, ou de “escarva”, isto é, as táboas superiores van superpostas ás inferiores.

TIPOS DE DORNAS



Dorna polbeira. É a máis común. A súa eslora mide entre 4,5 e 5 m, a manga 1,50m. Dedicase á pesca do polbo, á doutras especies con liña e mesmo ao marisqueo. É a que adoita usarse para as regatas.



Dorna xeiteira. Ten as mesmas formas que a polbeira, pero maior tamaño, 7 m de eslora e 2,50 de manga, a fin de poder pescar coa rede do “xeito” e saír mesmo fóra das rías.



Dorna meca. Ten eslora e manga semellantes á xeiteira, da que se diferencia por ter a proa lanzada (caída) cara adiante. Denomínase meca porque foi ideada e construída nas carpinterías do Grove, de onde posteriormente se estendeu a outros portos.



Dorna “de tope”. Mentres que a maioría das dornas están construídas en calime, a dorna de tope é unha variante especial, debido a se construír coa técnica maioritaria das outras embarcacións tradicionais, é dicir “a tope”, onde as táboas que forman o casco van apretadas unhas contra outras. O resultado é un casco con formas redondeadas, lisas e bastante barrigudo. A súa eslora vai dos 5 aos 7 m.



**ALGUNHAS EMBARCACIÓNS DE MAIOR
TAMAÑO DAS QUE SÓ CONSERVAMOS UNHA
POR TIPOLOXÍA**



TRAIÑEIRA Vigo cinco

A Vigo Cinco é a única traíñeira de pesca que podemos atopar hoxe en Galicia. É unha réplica das que a partir de 1896, procedentes do Cantábrico, comezaron a chegar a Galicia para a pesca da sardiña, incorporando a rede chamada “cerco de xareta”, causante do gran conflito coñecido como “guerra da sardiña”.

Navegaba a vela e a remo, e tripulábana entre 14 e 20 mariñeiros, que tiñan que empregarse a fondo cos remos no momento de rodear o banco de sardiñas ou cando fallaba o vento e había que chegar axiña a porto coa pesca fresca.





Traíneira Vigo cinco.



Pola década dos anos vinte do século pasado, a chegada dos barcos de vapor foi desprazando as traíneiras para a pesca, quedando unicamente para as competicións, volvéndose cada vez máis lixeiras.

Ten o seu porto base no pantalán de embarcacións tradicionais de Bouzas (Vigo).



TARRAFA Chasula

A tarrafa Chasula é a única da súa feitura que podemos atopar hoxe navegando en Galicia. Foi construída no ano 1959 en Muros.

As tarrafas, que apareceron primeiro nas Rías Altas, tomaron o seu nome da rede de cerco coa que pescaban a sardiña, a “tarrafá”.



Os barcos a motor, como a tarrafa, que van aparecendo en Galicia a partir dos anos vinte do século pasado son, polo xeral, de tipoloxía cantábrica: alongados, lixeiramente curvados na parte superior do casco, de popa redonda do tipo coñecido como “rabo de galo”, proa afiada e máis alta que a popa...

A partir dos anos sesenta do século XX empezaron a desaparecer.



Trincado Ría de Ferrol.

TRINCADO Ría de Ferrol

Os trincados eran barcos de cabotaxe (transporte de mercancías entre portos dun mesmo país, navegando relativamente cerca da costa) propios da costa N e



Trincado entrando en Ferrol. Ano 1910.



NO de Galicia. Navegaban desde Camariñas ata Xixón con leña, sal..., mercadorías en xeral.

O último desapareceu en 1946. Podían chegar a medir 17 m de eslora e 5 de manga.

Hoxe podemos ver navegar o Ría de Ferrol, unha réplica deses últimos trincados. Co casco pintado de negro e con triángulos brancos na proa, reproduce a estética das antigas embarcacións do Arco Ártabro.





BALANDRO Joaquín Vieta

O Joaquín Vieta é o único conservado desta tipoloxía. É un balandro de dous paus construído no Freixo, Outes (A Coruña), entre 1915 e 1916. Na actualidade, superados os 100 anos de navegación ininterrompida, é un dos veteranos da navegación de Galicia.

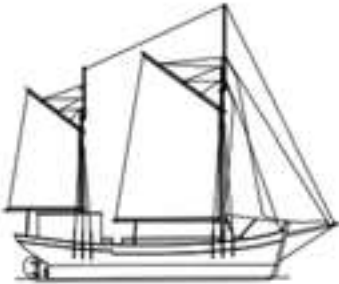
Inicialmente traballou para as fábricas de salgadura da zona de Muros levando a outros portos, sobre todo ao de Vigo, conservas e produtos da comarca, e retornando con barrís de viño, material de obra etc. Posteriormente pasou por diferentes propietarios que o dedicaron a diferentes usos.

No ano 2007, cando o seu destino era converterse en leña, organizábase en Noia unha “operación rescate” liderada polos membros da actual Asociación Joaquín





Vieta, que conseguiron rematar a rehabilitación do barco no ano 2010 para convertelo en buque escola e barco museo da súa propia historia.



Cos seus 18 m de eslora e 5 de manga é unha das embarcacións máis grandes que atopamos nas concentracións e xuntanzas de embarcacións tradicionais en Galicia.



II. EMBARCACIÓNS DE RÍO



Vai pintado de negro,
conforme manda a tradición.

CAROCHO, BOTE ANGULEIRO OU BARCO DO MIÑO

Son os tres nomes que recibe esta embarcación característica do tramo final do río Miño, usada, tanto na parte galega como na portuguesa, para a pesca e o transporte de pasaxeiros e mercadorías. Actualmente podemos velo principalmente pola contorna galega de Goián ou pola portuguesa de Vilanova de Cerveira.



Ten a peculiaridade de estar
construído coa técnica en
“calime”, ou de “escarva”, igual
que a maioría das dornas.



Os seus remos, moi longos, caracterízanse por teren as pas curvadas e cruzárense na zona por onde se agarran coas mans.



É unha embarcación moi alongada con proa, moi afiada, e popa case simétricas. Na actualidade moitos carochos teñen a popa lixeiramente “cortada” para lles poder axustar un motor foraborda.

O fondo da embarcación é lixeiramente arqueado no sentido de adiante a atrás para poder achegarse con facilidade á beira do río.



BARCA DE PASO

Embarcación característica do curso medio dos ríos Sil e Miño empregada ata mediados do século XX. Amais de prestar servizo ás persoas para atravesaren os ríos, tamén trasladaba gando, diversas mercadorías e as uvas que se recollían nos canóns do Sil e do Miño. Hoxe en día quedan catro ou cinco barcas de paso, dedicadas principalmente a fins culturais.

A eslora rolda os 5 ou 6 m e ten planta de forma rectangular: non se diferencia a proa da popa, ambas rectas.



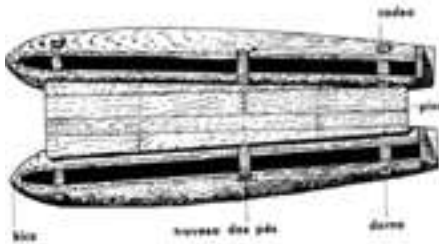
Co fin de aumentar a superficie de carga, pode levar unha plataforma superior, “pousa”, o que lle confire unha fasquía moi particular.



Actualmente, conservamos apenas unha media ducia que se adican a fins culturais.

BARCA DE DORNAS

Tipoloxía que ata mediados do século XX podía verse nos ríos Miño, Sil, Cabe e Avia. Empregábase principalmente para a pesca, aínda que tamén para o paso dos ríos.



O máis peculiar é que consta de dous cascos, flotadores construídos a partir de troncos de madeira escavados, que reciben o nome de dornos ou dornas, sobre os que asenta unha plataforma construída con táboas: vén sendo un catamarán.



Para desprazarse emprega dous remos que se cruzan por onde se collen coas mans.







