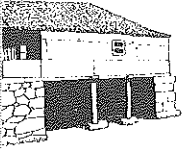
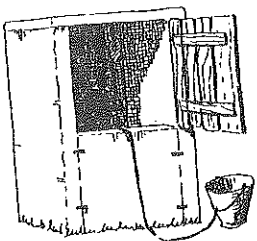
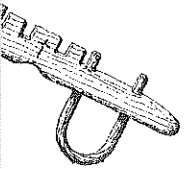
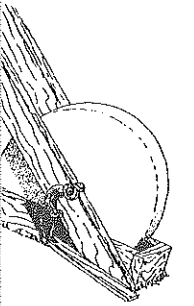
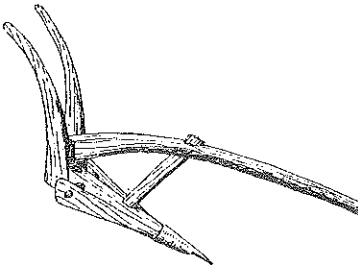
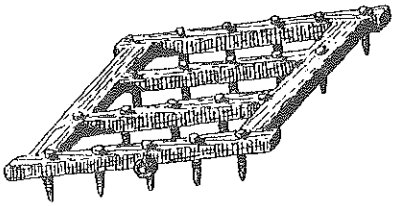
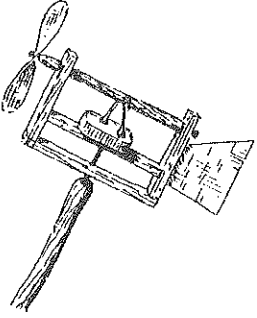
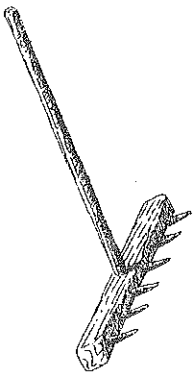


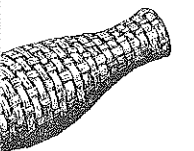
UNIDADES DIDÁCTICAS



AS EMBARCACIÓNS TRADICIONAIS DE GALICIA



Museo do Pobo Galego



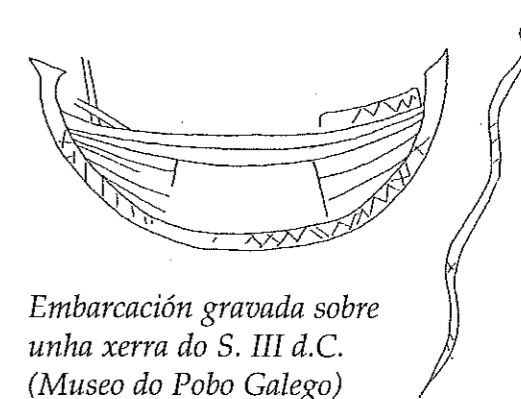


*Teño lanchas, teño redes
teño sardiñas no mare
teño unha nena bonita
pra que quero traballare.*

O home atopou na auga un medio no que desprazarse lle era difícil, aínda nos casos en que esta estaba en calma e non era perigosa. Vencer esta dificultade levouno a inventa-los barcos, como vehículo no que moverse a través dela, fora esta a dun lago, a dun río ou a do mar.

Non se sabe como o home descubriu a navegación e por tanto os barcos. Cecaís un tronco de madeira aboiando nas augas o animou a subir enriba e así comprobar que podía "andar" sobre a auga. Logo virían os pequenos descubrimentos. Primeiro escava-lo tronco e aumenta-la

súa flotabilidade, logo os remos, a vela e un montón deles máis que fixeron dos barcos os máis antigos vehículos con capacidade automotriz, moitos séculos por diante do ferrocarril e dos hoxe comúns automóviles, xa que se coñecen restos de embarcacións de gran tamaño e complexidade constructiva da época exipcia (4.000 anos a.C.).



Embarcación gravada sobre unha xerra do S. III d.C. (Museo do Pobo Galego)

Así, as embarcacións constituíronse nun elemento esencial para a difusión das culturas, aparecendo unidas a aquelas máis coñecidas. Fenicios, gregos, romanos, chineses, portugueses, españois, ingleses e aínda hoxe estadounidenses e rusos unen o seu esplendor na historia a unha flota de considerable importancia.

As técnicas e coñecementos para a súa construción fóronse intercambiando e difundindo por tódolos pobos da beiramar, que foron construindo barcos adaptados ás súas necesidades creando así diferentes tipos de embarcacións.

Galicia non foi unha excepción e na súa historia marítima e pesqueira desenvolveu con grande éxito embarcacións propias que se utilizaron para a pesca e o transporte de mercadorías ou persoas.

Edición realizada cunha subvención da **Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura.**

Debuxos de **Luis Calvo Gómez** e **Xaquín Lorenzo.**

© Museo do Pobo Galego
San Domingos de Bonaval
15704 SANTIAGO DE COMPOSTELA

Imprime: Tórculo, S.A.L.
Depósito Legal: C-1744-94



AS EMBARCACIÓNS TRADICIONAIS DE GALICIA

A evolución da construción de embarcacións en Galicia deu lugar á aparición de grande número de tipos con características propias de cada un deles. Aínda así, hai unhas liñas xerais comúns que podemos destacar:

1

1. a proa alta e pouco lanzada con amuras non moi abertas para afrontar ben o mar
2. a construción a tope, agás a dorna e o barco do río Miño
3. na navegación a vela son boas cinguidoras sen necesitar lastre
4. uso xeneralizado en orixe da vela de relinga, aínda que logo se usaron outros tipos de vela.

3



As boas características mariñeiras das embarcacións resúmense no dito "Peito de lobo e rabo de xarda" que fai referencia á valentía para afronta-las ondas no mar e a facilidade para navegar.

4

Algúns embarcacións perduraron durante moito tempo chegando ata hoxe e outras desapareceron coa modernización do sector pesqueiro en distintas épocas. A relación das que se recollen nesta unidade didáctica non é completa e ordénanse segundo o seu fin principal fose o transporte ou a pesca.

5

As embarcacións de transporte

A súa finalidade dálle características comúns, xa que debían ser capaces de leva-la maior carga posible. Aínda que de tamaño moi variado, son máis ben grandes, mangudas, robustas e teñen a cuberta preparada para acomoda-la carga con seguridade e facilidade.



AS EMBARCACIÓNS TRADICIONAIS DE GALICIA

A evolución da construción de embarcacións en Galicia deu lugar á aparición de grande número de tipos con características propias de cada un deles. Aínda así, hai unhas liñas xerais comúns que podiamos destacar:

1. a proa alta e pouco lanzada con amuras non moi abertas para afrontar ben o mar
2. a construción a tope, agás a dorna e o barco do río Miño
3. na navegación a vela son boas cinguidoras sen necesitar lastre
4. uso xeneralizado en orixe da vela de relinga, aínda que logo se usaron outros tipos de vela.



As boas características mariñeiras das embarcacións resúmense no dito "Peito de lobo e rabo de xarda" que fai referencia á valentía para afronta-las ondas no mar e a facilidade para navegar.

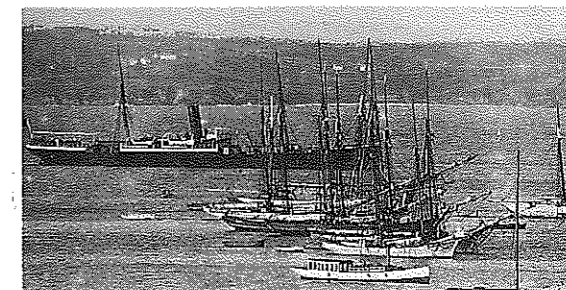
Algunhas embarcacións perduraron durante moito tempo chegando ata hoxe e outras desapareceron coa modernización do sector pesqueiro en distintas épocas. A relación das que se recollen nesta unidade didáctica non é completa e ordénanse segundo o seu fin principal fose o transporte ou a pesca.

As embarcacións de transporte

A súa finalidade dálle características comúns, xa que debían ser capaces de leva-la maior carga posible. Aínda que de tamaño moi variado, son máis ben grandes, mangudas, robustas e teñen a cuberta preparada para acomoda-la carga con seguridade e facilidade.



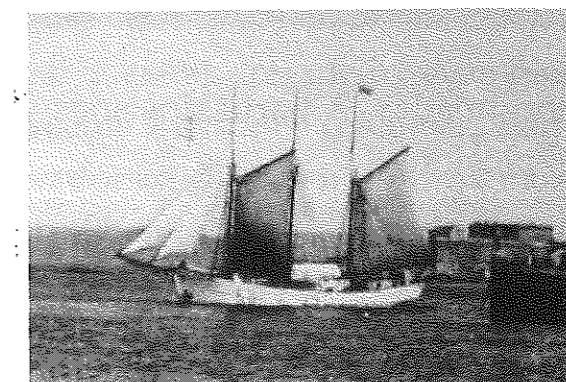
Agás as dedicadas ó transporte local ou de cabotaxe, correspondían ós grandes tipos de barcos internacionais de uso no Atlántico, e así como antigamente cocas, naos, carabelas e outras frecuentaban os nosos portos, logo foron comúns fragatas, bergantíns, goletas, clippers e outros veleiros e xa neste século grandes transportes a vapor tanto de mercadorías como de pasaxeiros, que eran de compañías estranxeiras ou construídos en grandes estaleiros segundo o modelo de éxito no momento.



Galicia só contou con tipos propios nas embarcacións de vela dedicadas ó transporte de cabotaxe, case sempre derivadas das de pesca.

O patache

Embarcación que se ben non conserva unha tipoloxía tradicional galega tanto nas formas como na arboradura e o velame, asentou de tal maneira nos nosos portos que foi recoñecido como o barco veleiro de cabotaxe do norte de España.



De construción a tope, tiña de 23 a 30 m de eslora, aparellaba dous paos, sendo maior o de proa. En cada pao levaba unha vela cangrexá e unha escandalosa, armando dous foques a proa, o que lle daba a súa imaxe característica.

Transporte de tamaño medio para a época, o seu tonelaxe non excedía das 200 tm. A cuberta abríase nunha ampla bodega entre os dous paos, levando a popa a ponte e a proa un pañol.

Dedicados ó transporte de porto en porto por toda a costa peninsular, levaban na ruta do sur madeira, salgaduras e conservas, regre-



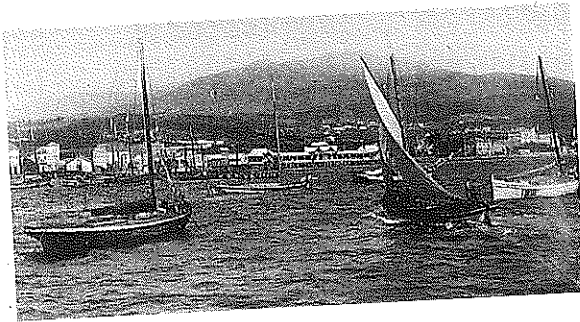
4



sando con sal, e na ruta do norte transportaban minerais e carbón. O maior número deles pertencían ós portos de Corme e Noia, especializados na flota de cabotaxe ata mediados deste século.

A meirande parte destas embarcacións construíronse nos estaleiros do Freixo (Ría de Muros e Noia), a partir de modelos propios. Coa incorporación do motor na última etapa, a súa construción chegou ata os anos 50.

O galeón



Embarcación de proa pouco lanzada e panzuda, con moita manga e popa redonda, tiña a cuberta ocupada na súa case totalidade pola bodega de carga. De escaso calado, aparellaba de balandro, levando catro remos para as

encalmadas. A partir dos anos 40 comezaron a montarse motores de explosión.

De tamaño entre 10 e 20 m de eslora segundo o seu fin, os máis comúns tiña ó redor de 13 m, con 4 m de manga, 1,40 de puntal e andaban polas 15-20 toneladas de desprazamento. Na súa cuberta destacaba a bodega e tiñan a proa o rancho dos tripulantes e a popa a cámara do patrón. O timón con dúas posicións permitía nunha delas navegar en zonas de pouco calado, xa que nela non sobresaía da quilla.

O seu aparello de balandro tiña un pao un pouco caído a popa no que armaba unha vela cangrexá e a proa un botalón para armar un foque e unha trinqueta. A superficie das velas era duns 150 a 190 m².

Dedicados ó transporte, o seu uso máis común era dentro das rías baixas, aínda que tamén fixeron cabotaxe ata Portugal e a Costa da Morte. O transporte de sardiña desde a boca das rías ata as fábricas de salga, o transporte de madeira pola ría, o transporte de barro na enseña-

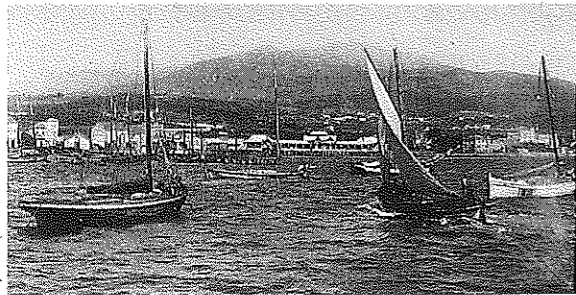
5



sando con sal, e na ruta do norte transportaban minerais e carbón. O maior número deles pertencían ós portos de Corme e Noia, especializados na flota de cabotaxe ata mediados deste século.

A meirande parte destas embarcacións construíronse nos estaleiros do Freixo (Ría de Muros e Noia), a partir de modelos propios. Coa incorporación do motor na última etapa, a súa construción chegou ata os anos 50.

O galeón



Embarcación de proa pouco lanzada e panzuda, con moita manga e popa redonda, tiña a cuberta ocupada na súa case totalidade pola bodega de carga. De escaso calado, aparellaba de balandro, levando catro remos para as

encalmadas. A partir dos anos 40 comezaron a montarse motores de explosión.

De tamaño entre 10 e 20 m de eslora segundo o seu fin, os máis comúns tiña ó redor de 13 m, con 4 m de manga, 1,40 de puntal e andaban polas 15-20 toneladas de desprazamento. Na súa cuberta destacaba a bodega e tiñan a proa o rancho dos tripulantes e a popa a cámara do patrón. O timón con dúas posicións permitía nunha delas navegar en zonas de pouco calado, xa que nela non sobresaía da quilla.

O seu aparello de balandro tiña un pao un pouco caído a popa no que armaba unha vela cangrexá e a proa un botalón para armar un foque e unha trinqueta. A superficie das velas era duns 150 a 190 m².

Dedicados ó transporte, o seu uso máis común era dentro das rías baixas, aínda que tamén fixeron cabotaxe ata Portugal e a Costa da Morte. O transporte de sardiña desde a boca das rías ata as fábricas de salga, o transporte de madeira pola ría, o transporte de barro na ense-



da do Umia e o de tellas e ladrillos das telleiras de Castrelo e Dena ó resto da ría de Arousa, foron as actividades que máis importancia tiveron nos galeóns, que estiveron en activo ata os anos 60.



O trincado

Embarcacións de tamaño variado desde os 16 ós 30 m de eslora e de 4 a 6 m de manga, e de 30 a 60 toneladas de desprazamento. Coa proa curva convexa e elevada polo arrufo da cuberta e a popa elíptica ou redonda, os máis antigos carecían de cuberta. O aparello da vela tiña un só pao situado moi a proa e moi caído cara popa, no que se aparellaba unha vela de relinga.

De orixe antiga, desapareceu nos anos vinte deste século, aínda que ata 1945 funcionou en Cedeira o posiblemente derradeiro exemplar deste tipo de barcos. Dedicados inicialmente á pesca co cerco real, derivaron co tempo ó transporte de mercadorías entre portos próximos. Madeira, leña, viño, azucre, sal, bacallao, cantería e outros, ían dun a outro porto.

Eran comúns no litoral norte de Galicia desde Camariñas a Ribadeo.

O sancosmeiro

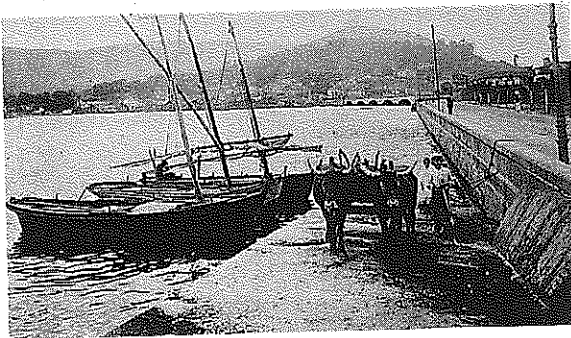
Embarcación localizada na ría de Muros e Noia, onde se dedicaba ó transporte de xente, gando e mercadorías. Construída polos carpinteiros de San Cosme (de aí o seu nome), exerceu de autobús da ría con grande auxe ata os anos 50, en que empezou a desaparecer.

Pequeno galeón de banceado a tope, moi panzudo, de entre 8 e 10 m de eslora e de 3,10 a 3,90 de manga, tiña popa de espello lanzada. O aparello dun só pao levaba vela latina.



A cuberta, de fasquía e distribución peculiar, é corrida desde proa ata a cuberta de popa. No centro a bodega acuartelada onde ía o gando, seguida da bañeira para as mercadorías ou a xente.

De moi pouco calado, como se necesitaba nunha ría con moitos



bancos de area no fondo e para atracar e varar nos pequenos embarcadores ou praias para a carga e a descarga, tiña un timón con dúas posicións; nunha delas non sobresaía da quilla para navegar en zonas de pouco calado.

As embarcacións de pesca

4

Utilizadas para as distintas artes de pesca, algunhas delas eran tan específicas que só usaban unha arte determinada, para a que estaban concibidas. Hai unha grande variación en formas e tamaños derivados da súa adaptación ó tipo de pesca e da súa orixe xeográfica.

5

O vapor

5

Con este nome désígnanse un conxunto de embarcacións de distintas formas e tamaños que teñen como nexo común o estaren impulsadas por máquinas de vapor, aínda que existe un tipo característico coa proaalzada, vertical e alta e a popa en rabo de galo, destacando na súa silueta unha grande cheminea vertical ou lixeramente caída a popa e a proa dela unha pequena ponte.

14

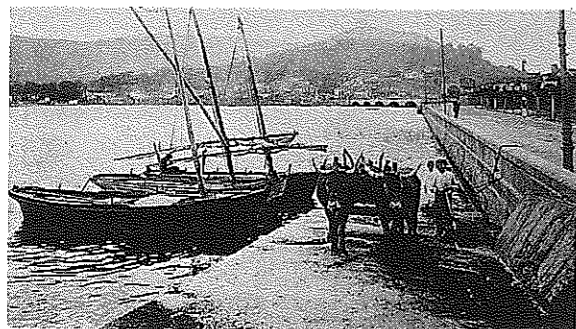
Cara 1900 tiñan ó redor de 20 TRB con máquinas de 48 CV e unha tripulación formada por 9 homes, máis o maquinista e o fogoneiro.

O primeiro barco de vapor de Galicia sitúase en Vigo polo 1888, incrementándose o seu número e tamaño rapidamente. A partir de



A cuberta, de fasquía e distribución peculiar, é corrida desde proa a pouco menos da metade do barco, continuando logo con corredores ata a cuberta de popa. No centro a bodega acuartelada onde ía o gando, seguida da bañeira para as mercadorías ou a xente.

De moi pouco calado, como se necesitaba nunha ría con moitos



bancos de area no fondo e para atracar e varar nos pequenos embarcadores ou praias para a carga e a descarga, tiña un timón con dúas posicións; nunha delas non sobresaía da quilla para navegar en zonas de pouco calado.

As embarcacións de pesca

Utilizadas para as distintas artes de pesca, algunhas delas eran tan específicas que só usaban unha arte determinada, para a que estaban concibidas. Hai unha grande variación en formas e tamaños derivados da súa adaptación ó tipo de pesca e da súa orixe xeográfica.

O vapor

Con este nome désígnanse un conxunto de embarcacións de distintas formas e tamaños que teñen como nexo común o estaren impulsadas por máquinas de vapor, aínda que existe un tipo característico coa proa alzada, vertical e alta e a popa en rabo de galo, destacando na súa silueta unha grande cheminea vertical ou lixeramente caída a popa e a proa dela unha pequena ponte.

Cara 1900 tiñan ó redor de 20 TRB con máquinas de 48 CV e unha tripulación formada por 9 homes, máis o maquinista e o fogoneiro.

O primeiro barco de vapor de Galicia sitúase en Vigo polo 1888, incrementándose o seu número e tamaño rapidamente. A partir de



mediados dos anos 50 comeza a súa diminución, ó ser substituída a máquina de vapor polos motores diesel, desaparecendo dos nosos portos nos primeiros anos 70.

Utilizados inicialmente para a pesca con palangre da pescada e o ollomol, a partir de 1904 cambian ás artes de arrastre nesta pesquería. Na pesca da sardiña comézanse a usa-los vapores logo de 1904 ó norte de Fisterra e a partir de 1912 nas Rías Baixas, usando o cerco de xareta ou tarrafa.

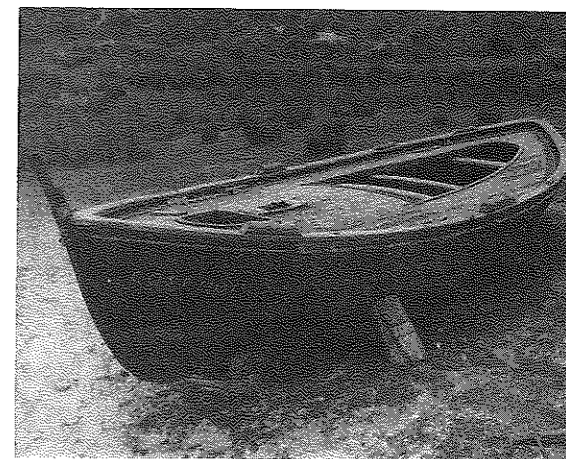
A capacidade de desprazamento que lle daba a máquina permitíalle pescar, segundo o seu tamaño, preto da costa ou chegando ó Gran Sol e Irlanda.

As embarcacións de menor tamaño eran coñecidas como motoras, e a súa silueta tamén característica carecía da elegancia do vapor típico. Estendidas por toda Galicia, foron máis abundantes nos grandes portos de Vigo e A Coruña.

A lancha xeiteira

Foi durante décadas a embarcación de pesca máis común e representativa da costa galega, estendéndose a súa presenza desde a Costa da Morte á embocadura do Miño. Desapareceu a mediados dos anos 60.

De tamaño mediano, tiña arredor de 9 m de eslora por 3 de manga e 0,9 de puntal. Embarcación de proa e popa simétricas, sendo a proa algo máis elevada e lanzada, distínguese da popa pola harmoniosa curva de enlace da roda coa quilla.





8



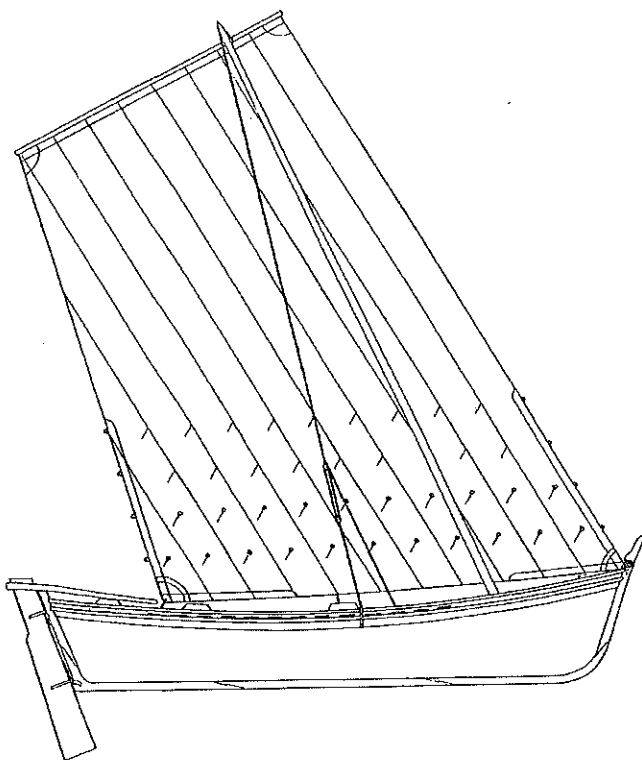
8



por dous bancos situados encima das divisións transversais que formaban a **cadeira**, espacio no que se metían os aparellos. O borde dos corredores remataba nun cintón, o **caurel**, de forma semicilíndrica, que impedía que entrase a auga que esvaraba polos corredores.

A proa había dous espacios cerrados pola cuberta, separados por unha división existente a popa da fura do pao. Accedíase ó de máis a proa por un zapón de elegante forma semicurva. O de máis a popa, a **tilla**, abríase ó exterior por medio dunha porta correidora nun oco coa parte superior en arco rebaixado. A tilla era o lugar de aloxamento dos mariñeiros do barco onde durmían en porto e se resgardaban.

A lancha podíase desprazar a remo e vela, para o que dispuña dun pao de arredor de 9 m e unha verga da metade desta medida. A lixeireza da súa montaxe facilitaba a alternancia da navegación a vela e remo. A vela ó tercio era de grandes dimensións, chegando ós 40 m² de superficie; era característica a forte relinga que a reforzaba. Esta peculiar vela fai que tamén se coñeza a **xeiteira** como lancha de relinga.



As súas formas permitíanlle navegar con estabilidade e portando a gran vela sen necesidade de lastre. O seu aparello vélico caracterízase pola

9



8



8

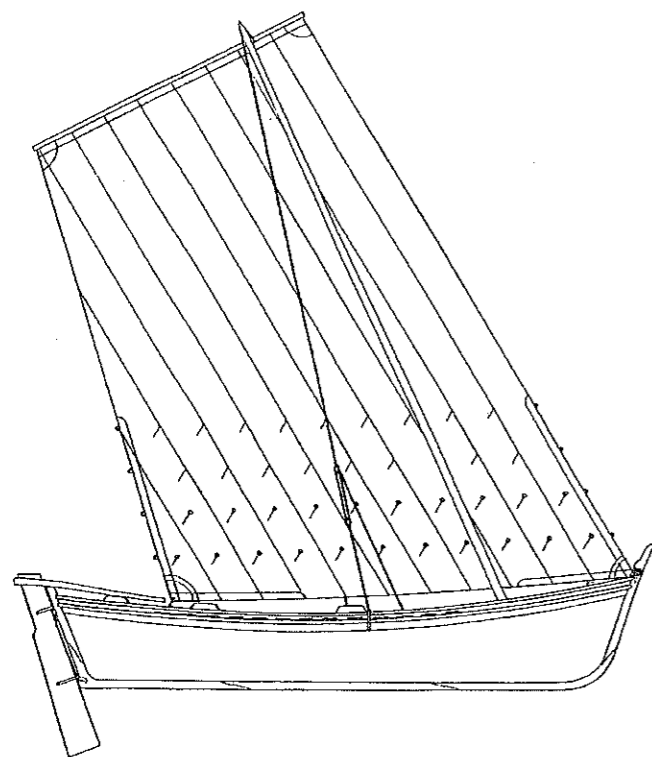


por dous bancos situados encima das divisións transversais que formaban a **cadeira**, espacio no que se metían os aparellos. O borde dos corredores remataba nun cintón, o **caurel**, de forma semicilíndrica, que impedía que entrase a auga que esvaraba polos corredores.

A proa había dous espazos cerrados pola cuberta, separados por unha división existente a popa da fura do pao. Accedíase ó de máis a proa por un zapón de elegante forma semicurva. O de máis a popa, a **tilla**, abríase ó exterior por medio dunha porta corredeira nun oco coa parte superior en arco rebaixado. A tilla era o lugar de aloxamento dos mariñeiros do barco onde durmían en porto e se resgardaban.

A lancha podía desprazar a remo e vela, para o que dispuña dun pao de arredor de 9 m e unha verga da metade desta medida. A lixeireza da súa montaxe facilitaba a alternancia da navegación a vela e remo. A vela ó tercio era de grandes dimensións, chegando ós 40 m² de superficie; era característica a forte relinga que a reforzaba. Esta peculiar vela fai que tamén se coñeza a xeiteira como lancha de relinga.

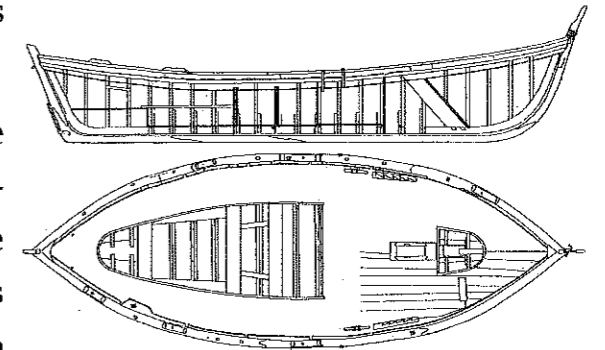
As súas formas permitíanlle navegar con estabilidade e portando a gran vela sen necesidade de lastre. O seu aparello vélico caracterízase pola



9

súa sinxeleza e boas cualidades para bolinar.

Na súa construción utilízase madeira de carballo para a estrutura resistente (quilla, roda, codaste e cadernas) e piñeiro para os bancos e a cuberta. De piñeiro son tamén o pao da vela e a verga. O banceado a tope é característico desta embarcación.



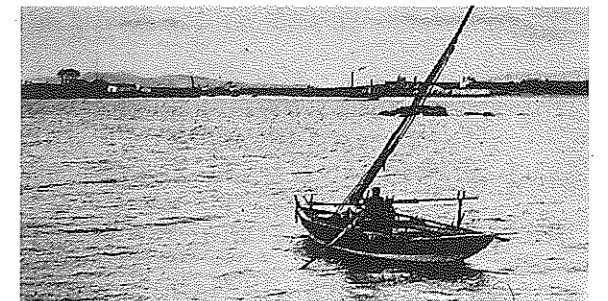
Planos tomados de "A lancha xeiteira".
Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura.

Na pesca utilizaba basicamente a arte do xeito para a sardiña, do que deriva o seu nome.

Construída en toda a costa da súa área de localización, cabe destacala localidade do Freixo, na ría de Muros e Noia, como un dos lugares de maior importancia.

A dorna

A dorna é a embarcación tradicional máis coñecida, viva e en uso hoxe na pesca en Galicia. As súas liñas, cualidades mariñeiras e a construción en calime fan dela a embarcación máis singular do noso país.



De influencia nórdica, con similitudes coas embarcacións viquingas, a súa pervivencia é un exemplo de adaptación ós tempos, xa que incorporou os motores fóra-borda sen grandes transformacións e sen perde-la súa esencia.

A súa área de localización actual está reducida ó seu núcleo de aparición nas rías de Arousa e Pontevedra. Aguiño e Ribeira, a Illa de Arousa e O Grove, xunto coa Illa de Ons, son hoxe os lugares cun número



9

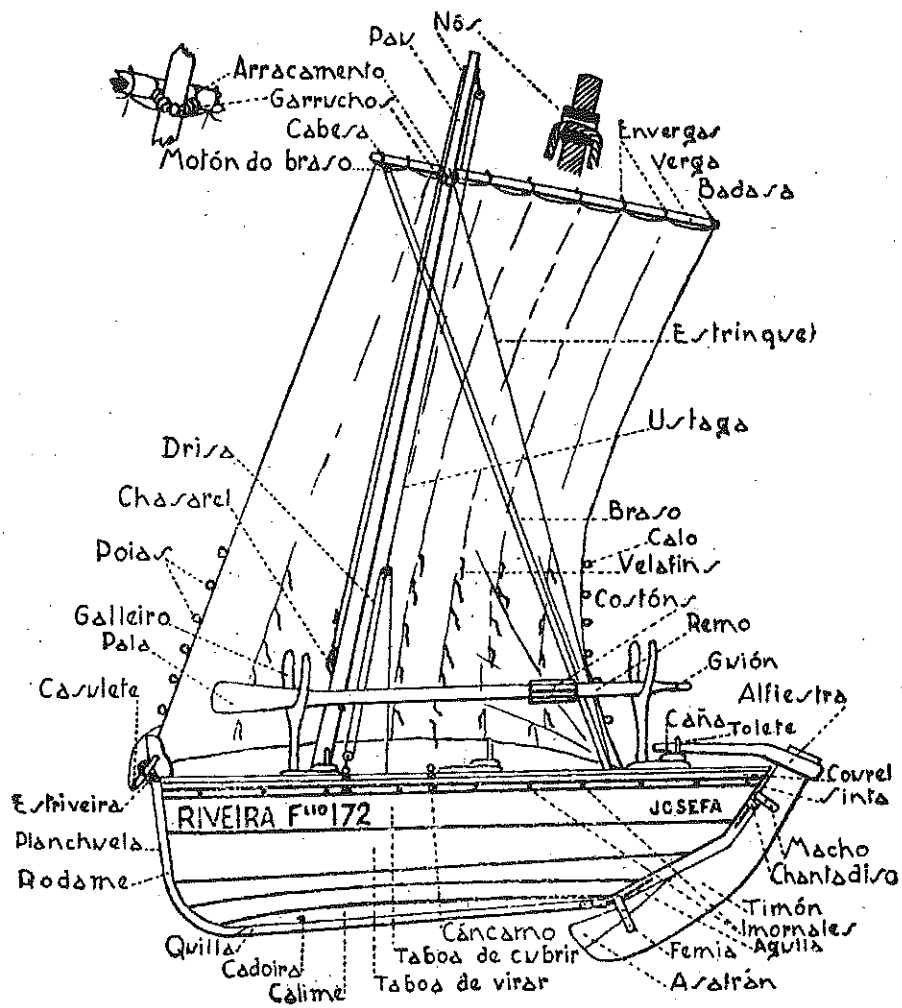


8

5

7

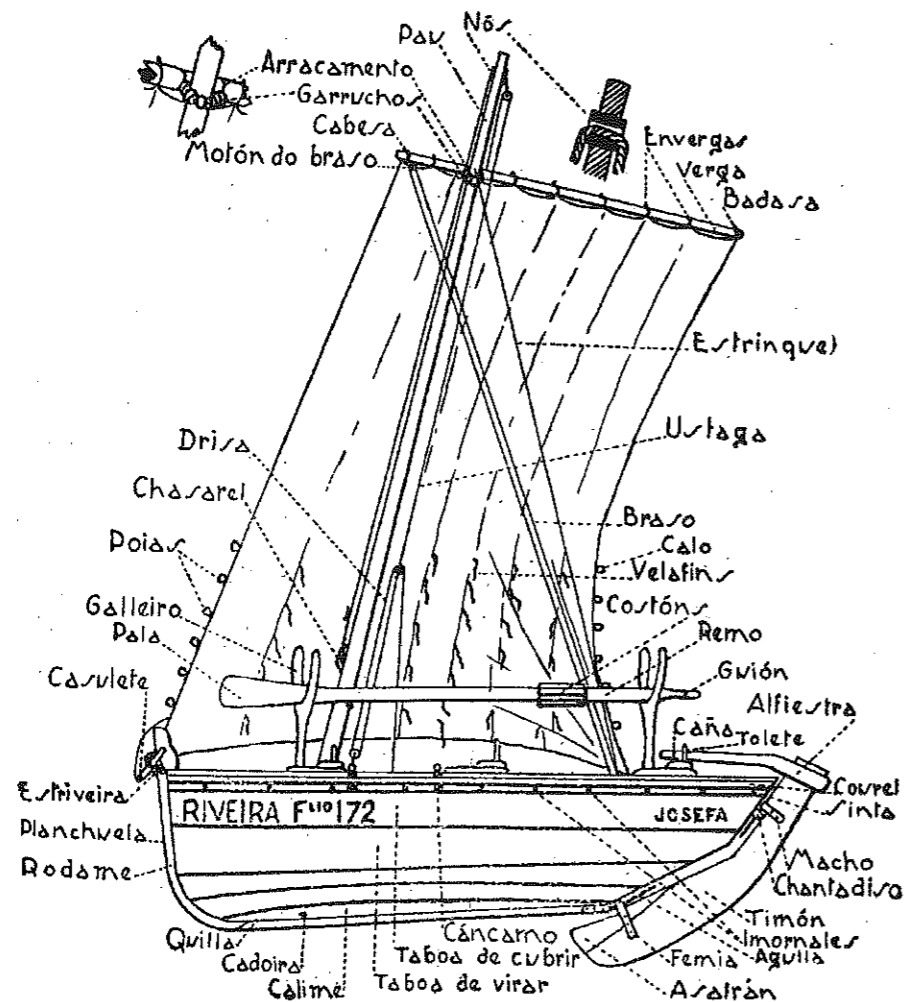
5



Tomado de "As dornas de Porto do Son". Xaquín Lorenzo

importante de dornas, aínda que hai embarcacións deste tipo noutros portos das Rías Baixas. A pesares de que hoxe son embarcacións para a pesca próxima á costa, no seu momento de esplendor desprazábanse por todo o litoral de Baiona a Fisterra.

De dimensións variables segundo os tipos, a eslora vai desde os 4,70 m das pequenas dornas polbeiras ós 7 m das dornas xeiteiras, medidas que tradicionalmente se expresan en cuartas de quilla (21 cm). As dornas máis pequenas son as **polbeiras**, de 7 a 8,5 cuartas, que se empregan para a pesca do polbo coa raña. As **malleiras**, de 8,5 a 10 cuartas, empréganse para a pesca con nasas e para o marisqueo con raño. As **tramalleiras**, de 10 a 12 cuartas, e as **xeiteiras**, de máis de 12 cuartas



Tomado de "As dornas de Porto do Son". Xaquín Lorenzo

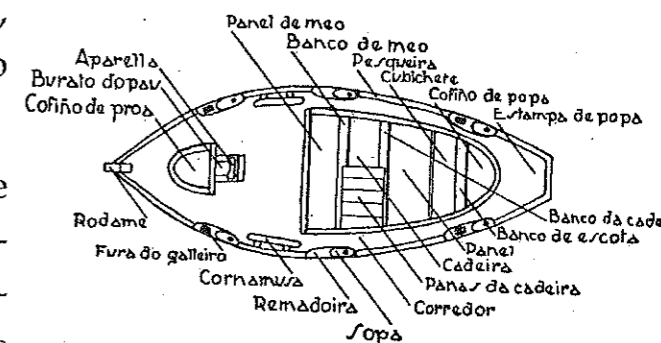
importante de dornas, aínda que hai embarcacións deste tipo noutros portos das Rías Baixas. A pesares de que hoxe son embarcacións para a pesca próxima á costa, no seu momento de esplendor desprazábanse por todo o litoral de Baiona a Fisterra.

De dimensións variables segundo os tipos, a eslora vai desde os 4,70 m das pequenas dornas polbeiras ós 7 m das dornas xeiteiras, medidas que tradicionalmente se expresan en cuartas de quilla (21 cm). As dornas máis pequenas son as **polbeiras**, de 7 a 8,5 cuartas, que se empregan para a pesca do polbo coa raña. As **malleiras**, de 8,5 a 10 cuartas, empréganse para a pesca con nasas e para o marisqueo con raño. As **tramalleiras**, de 10 a 12 cuartas, e as **xeiteiras**, de máis de 12 cuartas



(nunca máis de 16), úsanse para pesca con tramallos, betas, palangres ou ó xeito para a sardiña.

A súa construción e tamén singular, xa que, contrariamente ó normal na construción das embarcacións, as cadernas colócanse cando o forro está xa posto. A cuberta está formada por dous corredores de proa a popa que deixan un espacio interior dividido por tres bancos e a cadeira. Nalgunhas era cerrada ata o banco de bogar, contando cun espacio a proa chamado **cofiño de proa**.

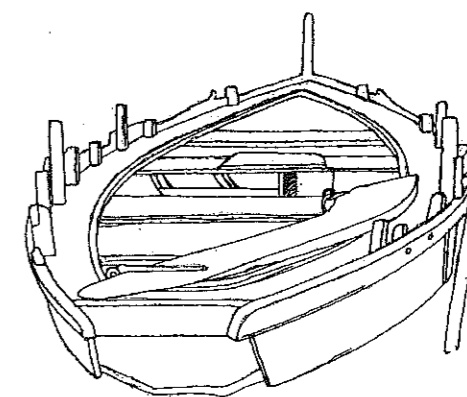


Tomado de "As dornas de Porto do Son". Xaquín Lorenzo

A dorna carenábbase cunha mestura de brea, saín ou aceite e xofre, que lle daba unha cor crema ou amarela á obra viva. Para a obra morta engadíasele negrume para darlle a característica cor negra, sobre a que se pintaban o folio e algún motivo decorativo, como liñas en zigzag, círculos, puntos, cruces ou outros, hoxe case desaparecidos. Agora úsase pintura, pero mantense a distribución clásica de cores branca e negra.

A característica máis específica da dorna é a súa construción de calime: é isto que as táboas do forro montan o borde da superior sobre a inferior, o que proporciona unha maior resistencia e permite unha maior lixeireza na embarcación.

É de destacar que os bancos son enteirizos de proa a popa, agás as táboas de cubrir e as de virar, que teñen unha empatadura. As táboas son de piñeiro de 10 a 12 mm, e débense dobrar ata adapta-la forma, para o que é preciso metelas en auga. O piñeiro é a madeira que predo-



Tomado de "A dorna" Consellería de Pesca Marisqueo e Acuicultura



mina na construción das dornas, aínda que a quilla e as cadernas case sempre se fan de carballo.

Hai que dicir que tamén se construíron dornas de tope, onde se conservan as formas da dorna pero a súa construción é clásica e perderon o aspecto característico que lle dan as monturas dos bancos á dorna de calime.

6

O remo da dorna é sempre de dúas pezas. A pa fina de forma cóncava-convexa únese á cana por ligaduras (empatadura). No punto onde se sitúa o estrobo, reforzase con táboas ou barrotes de protección para evitar que o roce morda a cana do remo. Esta remata en guións rudamente traballados. Os remos son longos e manéxanse cruzados, co que aumenta a súa eficacia e diminúe o esforzo.



6

*Dorna navegando con vento ó largo.
Foto: Staffan Mörling*

O pao da vela é dunha longura similar á eslora da dorna, feito de piñeiro. Entra pola fura do pao do banco do traste e introduce o couce (extremo baixo do pao) nas picas. Estas contan con tres posicións que permiten poñelo máis ou menos caído cara popa, segundo a forza do vento. A verga, tamén de piñeiro, é dun longo como da metade do pao. A vela de relinga ármase ó tercio (só unha terceira parte ou menos da lonxitude da verga se sitúa por diante do pao). A relinga de barlovento está sempre amarrada á roda e a de sotavento tríncase no banco da escota, máis ou menos longa segundo conveña ó navegar. A dorna conta cunha vara de portar, elemento imprescindible para navegar a vela cinguindo, de longo similar ou superior ó da verga.

As boas condicións mariñeiras que lle dan á dorna a quilla pronunciada e o seu amplo timón fana moi axeitada para navegar a vela, polo que



mina na construción das dornas, aínda que a quilla e as cadernas case sempre se fan de carballo.

Hai que dicir que tamén se construíron dornas de tope, onde se conservan as formas da dorna pero a súa construción é clásica e perderon o aspecto característico que lle dan as monturas dos bancos á dorna de calime.

O remo da dorna é sempre de dúas pezas. A pa fina de forma cóncava-convexa únese á cana por ligaduras (empatadura). No punto onde se sitúa o estrobo, reforzase con táboas ou barrotos de protección para evitar que o roce morda a cana do remo. Esta remata en guións rudamente traballados. Os remos son longos e manéxanse cruzados, co que aumenta a súa eficacia e diminúe o esforzo.



*Dorna navegando con vento ó largo.
Foto: Staffan Mörling*

O pao da vela é dunha longura similar á eslora da dorna, feito de piñeiro. Entra pola fura do pao do banco do traste e introduce o couce (extremo baixo do pao) nas picas. Estas contan con tres posicións que permiten poñelo máis ou menos caído cara popa, segundo a forza do vento. A verga, tamén de piñeiro, é dun longo como da metade do pao. A

vela de relinga ármase ó tercio (só unha terceira parte ou menos da lonxitude da verga se sitúa por diante do pao). A relinga de barlovento está sempre amarrada á roda e a de sotavento tríncase no banco da escota, máis ou menos longa segundo conveña ó navegar. A dorna conta cunha vara de portar, elemento imprescindible para navegar a vela cinguindo, de longo similar ou superior ó da verga.

As boas condicións mariñeiras que lle dan á dorna a quilla pronunciada e o seu amplo timón fana moi axeitada para navegar a vela, polo que

6

6



está converténdose nos últimos tempos nunha embarcación moi apreciada para a navegación de lecer.

As formas das dornas varían lixeiramente segundo o lugar de construción. Poderíase dicir que a dorna tipo é a chamada **carreirana** (de Carreira, parroquia de Ribeira). No Grove tiñan a proa máis lanzada, característica das dornas chamadas **mecas**.

A lancha e o bote da xávega

Embarcacións utilizadas para o manexo da arte de xávega. Estendidas por toda Galicia, desapareceron ó deixarse de usa-la arte. A lancha era a base desde a que operaba a xávega. Tiña maior tamaño có bote. De entre 9 e 11 m de eslora e 3 a 4 m de manga, tiña proa e popa simétricas, carecía de vela e contaba con 5 a 6 remos por banda.

Aberta e sen máis ca unha pequena cuberta a proa e popa, tiña os bancos cara proa, deixando a popa un espacio amplo libre para leva-la arte.

Usábase para larga-la arte, que era de grandes dimensións, pois chegaba ós 600 m, e os cabos para tirar dela podían ter ata 1.000 m ou máis. Para isto a lancha deixaba un cabo en terra e describindo unha grande elipse rodeaba a posta, volvendo o outro cabo a terra. Logo recollíase con axuda de bois e persoas alleas á lancha. Esta podía quedar no mar dirixindo a operación de recollida para que os dous brazos da arte foran á vez. Neste caso, para leva-lo cabo a terra e axudar na recollida, así como para leva-lo peixe á fábrica, usábase unha embarcación auxiliar, o **bote da xávega**.



Este bote, de 5 ou 6 m de eslora, 2,5 de manga, popa cadrada, aparellaba vela ó tercio, aínda que máis tarde usou vela latina. Cunha pequena cuberta a proa e pequenos corredores, tiña de 3 a 4 remos por banda.

4

5



De construción clásica con quilla e cadernas en uve, tiñan o banceado a tope.

O bote polbeiro



Embarcación de características peculiares, practicamente reducida a Bueu e o seu entorno, hoxe desaparecida.

De eslora entre 3,5 e 5,5 m, tiñan de manga a metade da eslora, o que lle daba o aspecto de ser unha embarcación redonda. Tiña cuberta ata un tercio da eslora e pequenos corredores no resto. Aparellou inicialmente vela latina, que máis tarde se cambiou por vela de martelo ou mística.

De construción e formas que recordan a lancha xeiteira, usaba remos de dúas pezas similares ós da dorna, que tamén se cruzan para remar. O banceado é de tope.

Dedicado case en exclusiva á pesca do polbo, recibe disto o seu nome.

As gamelas

Baixo este nome agrúpanse un conxunto de embarcacións con características diferenciadas e singulares. Coa denominación xenérica falaremos das máis comúns e estendidas, as gamelas con popa cadrada e proa aguzada.

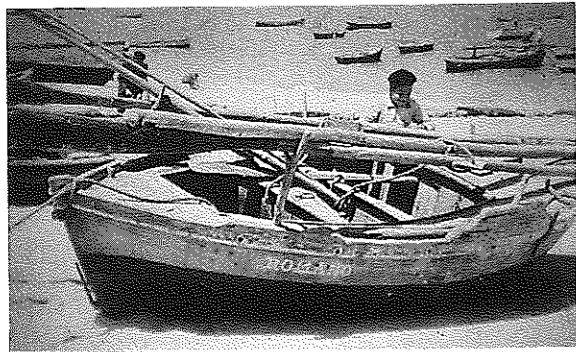
A gamela

Embarcación de orixe antiga aínda hoxe estendida por toda Galicia na súa forma máis común, de fondo plano e costados de dúas táboas en calime. Tamén é coñecida por chalana.



De construción clásica con quilla e cadernas en uve, tiñan o banceado a tope.

O bote polbeiro



Embarcación de características peculiares, practicamente reducida a Bueu e o seu entorno, hoxe desaparecida.

De eslora entre 3,5 e 5,5 m, tiñan de manga a metade da eslora, o que lle daba o aspecto de ser unha

embarcación redonda. Tiña cuberta ata un tercio da eslora e pequenos corredores no resto. Aparellou inicialmente vela latina, que máis tarde se cambiou por vela de martelo ou mística.

De construción e formas que recordan a lancha xeiteira, usaba remos de dúas pezas similares ós da dorna, que tamén se cruzan para remar. O banceado é de tope.

Dedicado case en exclusiva á pesca do polbo, recibe disto o seu nome.

As gamelas

Baixo este nome agrúpanse un conxunto de embarcacións con características diferenciadas e singulares. Coa denominación xenérica falaremos das máis comúns e estendidas, as gamelas con popa cadrada e proa aguzada.

A gamela

Embarcación de orixe antiga aínda hoxe estendida por toda Galicia na súa forma máis común, de fondo plano e costados de dúas táboas en calime. Tamén é coñecida por **chalana**.



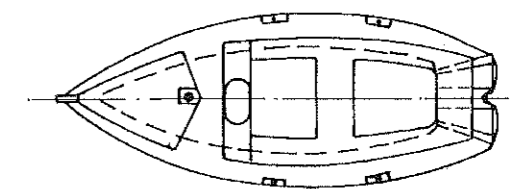
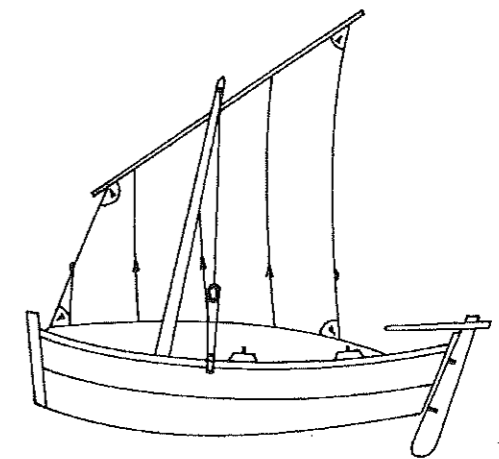
De tamaño variable con eslora entre os 3 e os 7 m, e manga de 1,2 a 2 m, defínea o carecer de quilla. O fondo plano está formado por táboas transversais que se fan firmes sobre tres varadoiros que van de proa a popa, un polo centro e cadanseu polo borde de cada costado. O costado está feito de táboas enteirizas de proa a popa montadas en calime, aínda que as hai banceadas a tope. A popa cadrada cunha estampa máis ou menos caída e lixeiramente máis alta do que os costados, soe presentar no centro unha entalladura, a **xingradeira**.



Carece de cuberta, aínda que algunhas teñen corredores de proa a popa e outras só pequenas cubertas na proa e na popa chamadas pane-tas. De costado a costado sitúanse dous ou tres bancos.

Aínda que antes aparellaban a vela ó tercio ou guaira (mística) nun mastro situado cara proa, hoxe usan motor ou remos. É habitual o seu uso como embarcación auxiliar nos portos, polo que frecuentemente se rema xingrando (cun remo só).

É común que o fondo presente unha lixeira curva que levanta a proa e a popa. Nalgúns casos, aproveitando esta curvatura, colócaselle unha quilla que substitúe o varadoiro do centro, sendo máis alta a proa e a popa para adaptarse á curvatura do plan.



Nalgúns portos onde o tipo era de espello de popa caído, a gamela adaptouse ó uso do motor fóra-borda, facendo o espello máis lanza-

Tomado de "Barcos de Galicia".
José María Massó

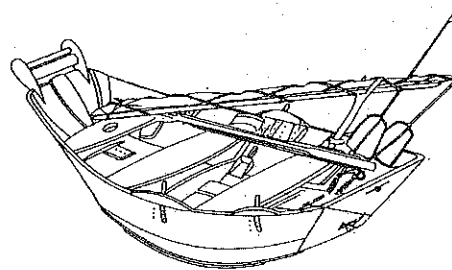
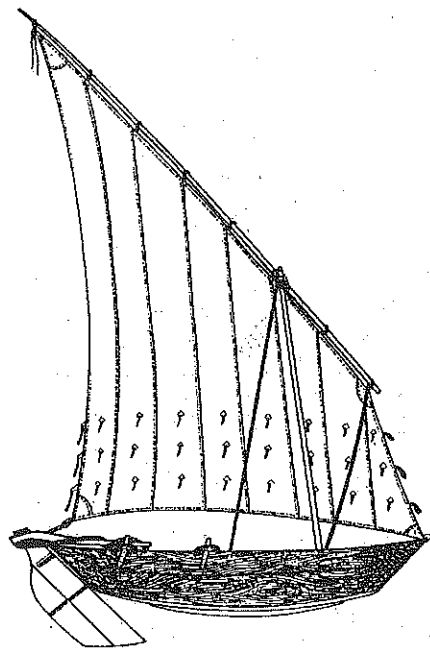


do aínda e abrindo un oco interior, o pozo do motor, onde se coloca este.

As gamelas da Guarda e de Coruxo

Embarcacións tradicionais de orixe antiga, aínda hoxe en uso, que presentan proa e popa cadradas e fondo plano, o que lles dá un aspecto de artesa. Estendidas pola costa sur de Galicia desde a boca norte da ría de Vigo ata A Guarda, prolongan a súa presenza na variante guardesa pola costa norte de Portugal, onde reciben o nome de maseiras, en clara referencia á súa forma.

En uso ata hoxe, adaptáronse ós novos tempos sen a penas modificacións nas formas, aínda que se utiliza para a súa construción en vez de madeira serrada o taboleiro contrachapado fenólico, que permite darlle aínda unha maior lixeireza, imprescindible para o seu fácil varado nunha costa sen abrigo e bos portos como é a de cabo Silleiro á Guarda.



*Planos tomados de "Gamela da Guarda".
Consellería de Pesca, Marisqueo
e Acuicultura*





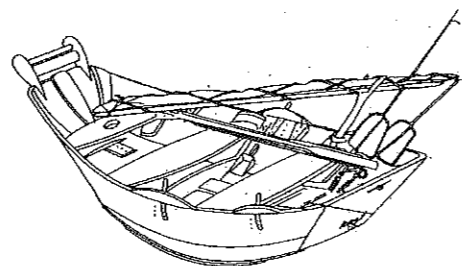
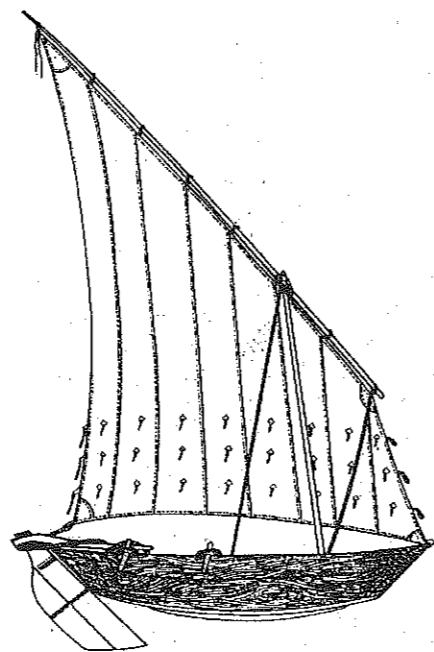
5

do aínda e abrindo un oco interior, o pozo do motor, onde se coloca este.

As gamelas da Guarda e de Coruxo

Embarcacións tradicionais de orixe antiga, aínda hoxe en uso, que presentan proa e popa cadradas e fondo plano, o que lles dá un aspecto de artesanía. Estendidas pola costa sur de Galicia desde a boca norte da ría de Vigo ata A Guarda, prolongan a súa presenza na variante guardesa pola costa norte de Portugal, onde reciben o nome de **maseiras**, en clara referencia á súa forma.

En uso ata hoxe, adaptáronse ós novos tempos sen a penas modificacións nas formas, aínda que se utiliza para a súa construción en vez de madeira serrada o taboleiro contrachapado fenólico, que permite darlle aínda unha maior lixeireza, imprescindible para o seu fácil varado nunha costa sen abrigo e bos portos como é a de cabo Silleiro á Guarda.



Planos tomados de "Gamela da Guarda".
Consellería de Pesca, Marisqueo
e Acuicultura



21



A diferenza fundamental entre os dous tipos radica no tamaño da proa, que no caso da da Guarda é sensiblemente igual á popa, mentres que na de Coruxo é bastante menor, o que lle dá maior esvelteza.



Característica da construción destas embarcacións é o seu fondo plano curvado en sentido lonxitudinal, feito de dúas ou tres táboas de piñeiro que van de proa a popa, unidas por travesas, e os costados tamén de dúas táboas enteirizas que se unen ós espellos de proa e popa. Carecen de quilla e de cadernas, aínda que levan uns reforzos interiores superpostos para darlle resistencia.

Teñen de 4 a 6 m de eslora e ata 2 m de manga, sendo algo máis grande a gamela da Guarda cá de Coruxo. A primeira carece de correedores, mentres que si os ten a segunda. A distribución dos bancos e a posición do pao son semellantes. Ámbalas dúas usan vela mística.

Característica común é tamén o gran timón, que na gamela da Guarda chega a ter 2,5 m de alto por 0,8 m de ancho.

Os botes

Denominación xenérica que comprende un conxunto de embarcacións de ata 8 m de eslora, caracterizadas por ter quilla e fondo redondo, podendo ser de proa e popa simétrica ou te-la popa cadrada, o que diferencia dous grandes grupos. Con aparello para vela de relinga, latina ou guaira segundo a zona, eran impulsadas tamén a remo. De uso para a pesca nas proximidades da costa ou como embarcación auxiliar, aínda hoxe son abundantes en toda a costa galega.

21

4

5



Dentro dos botes hai pequenas diferencias locais que identifican tipos coma o bote de Ribadeo, o bote de Maniños, o bote xeiteiro, o bote de Fisterra e o bote de Carril, entre outros.

O bote de Fisterra

4 Embarcación de liñas e construción semellantes á lancha xeiteira, diferenciábase desta por ser máis redondo, xa que tiña unha manga parecida para unha eslora menor, o que lle daba unha figura de fuso moi acentuada. Con proa e popa simétricas, carecía de corredores agás a popa e aparellaba vela de relinga. Viuse substituído nas primeiras décadas do século pola **buceta**, lancha de eslora similar pero de ancho máis uniforme no casco.

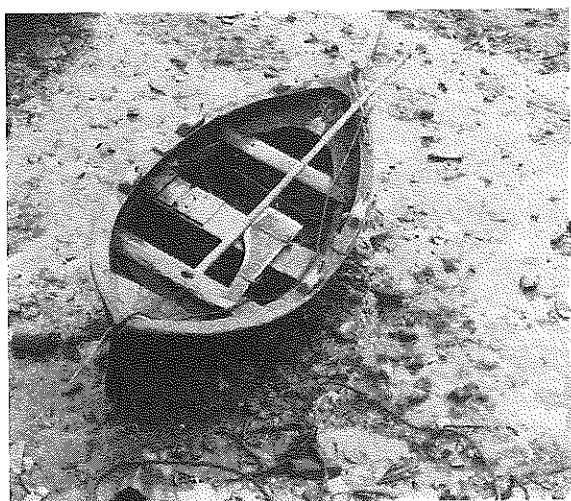


Foto: Staffan Mörling

A buceta

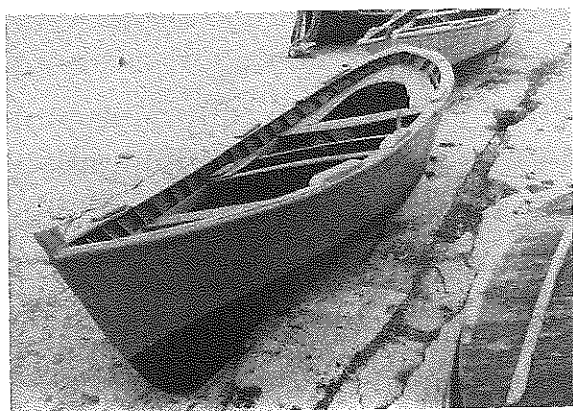


Foto: Staffan Mörling

Embarcación de proa e popa simétricas, de formas suaves e redondeadas, de ancho uniforme das amuras ás aletas, substitúe ó bote de Fisterra polo seu máis fácil manexo nas manobras de varada, xa que a súa construción con costelar de cadernas e béstas intercaladas e o menor grosor do seu banceado fana máis liviá, o que representa unha vantaxe, xa que aínda que é menos robusta permite aproveitar no inverno os días de calma, bai-



Dentro dos botes hai pequenas diferencias locais que identifican tipos coma o bote de Ribadeo, o bote de Maniños, o bote xeiteiro, o bote de Fisterra e o bote de Carril, entre outros.

O bote de Fisterra

4 Embarcación de liñas e construción semellantes á lancha xeiteira, diferenciábase desta por ser máis redondo, xa que tiña unha manga



Foto: Staffan Mörling

parecida para unha eslora menor, o que lle daba unha figura de fuso moi acentuada. Con proa e popa simétricas, carecía de corredores agás a popa e aparellaba vela de relinga. Viuse substituído nas primeiras décadas do século pola **buceta**, lancha de eslora similar pero de ancho máis uniforme no casco.

A buceta

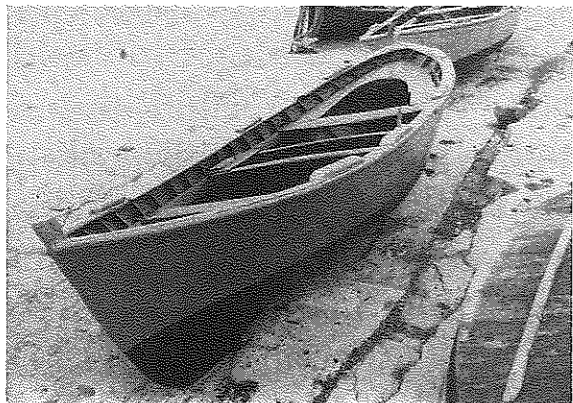


Foto: Staffan Mörling

4 Embarcación de proa e popa simétricas, de formas suaves e redondeadas, de ancho uniforme das amuras ás aletas, substitúe ó bote de Fisterra polo seu máis fácil manexo nas manobras de varada, xa que a súa construción con costelar de cadernas e béstas intercaladas e o menor grosor do seu banceado

fana máis liviá, o que representa unha vantaxe, xa que aínda que é menos robusta permite aproveitar no inverno os días de calma, bai-



xánda da praia e volvéndoa varar cando o tempo empeora, sen grandes esforzos.

Duns 4,5 a 5,5 m de eslora, 1,5 a 2 m de manga e ó redor de 0,55 de puntal, ten o banceado a tope con bances de 1 cm de grosor. Cunhas pequenas cubertas semicirculares a proa e popa unidas ou non por corredores, leva no centro un banco e outros dous a 1/3 da popa e da proa. No de proa, o **pousa mastro**, é onde vai o pao, no que se arma unha vela de relinga, latina ou de martelo. Leva ata catro remos, sendo liviá tamén no bogar.

A traíña

Embarcación de orixe cantábrica que se estendeu por toda Galicia, a partir de 1896, chegando a ser común dedicada á pesca da sardiña coa arte do cerco de xareta ou traíña, coa que se introduce.



4 Caracterizada por ter unha sección en U, cun ancho case uniforme de proa a popa e a roda e o codaste curvados cara atrás, dicíase que tiña máis quilla ca eslora. Anque aparelladas para vela con un ou dous paos nos que izaban vela mística, o común era que navegaran a remo, para o que levaban de 8 a 10 remos por banda.

5 De 9 a 12 m de eslora e arredor de 2,40 de manga, eran de máis puntal na proa ca na popa (1,10 a 0,90 m). Levaban unha pequena cuberta a proa e outra a popa, carecían de corredores e levaban bancos para bogar.

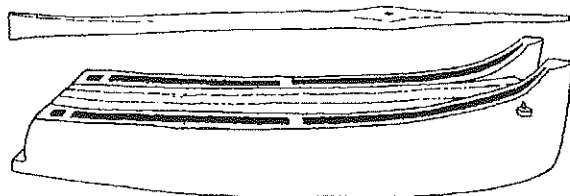
11 Hoxe mantéñense, estilizadas para a práctica deportiva do remo, que tivo a súa orixe nas carreiras entre as diferentes traíñas para chegar antes a vender e conseguir mellor prezo e nos desafíos entre tripulacións a que isto deu lugar.



Os barcos de río

A necesidade de cruza-los ríos e a grande distancia entre as pontes fixeron xurdir embarcacións adaptadas para navegar polos ríos, case sempre como transbordador para cruzalos con pasaxeiros, materiais, produtos do campo, gando, etc., e incluso carros cos bois.

Adaptadas a esta circunstancia, as máis son de fondo plano, a veces curvado, costados rectos e proa e popa chatas e iguais formadas por unha táboa vertical ou moi caída se é para o transporte de carros ou gando, para facilita-la entrada e saída. Tiñan un tamaño moi variable, chegando a habelas 8 x 4 m.



*Barco de dornas do río Miño.
Xaquín Lorenzo*

Un tipo singular é a chamada *dorna* ou *barco*, propia do tramo intermedio do Miño, formada por dous flotadores, *dornas* (de aí o nome), feitos dun tronco baleirado coa parte proel rematada en pico e a popel chaira.

Os flotadores unidos por travesas soportaban un piso de táboas.

As embarcacións de río mañexábanse con remos e máis rara vez cun pao que apoiaba no fondo e polo que se empuxaba. Nalgún caso, se o río non era moi ancho, facíase cunha corda que ía de lado a lado.

Aínda hoxe pódense ver embarcacións destas nalgúns ríos coma o Miño e o Ulla.

O barco do río Miño

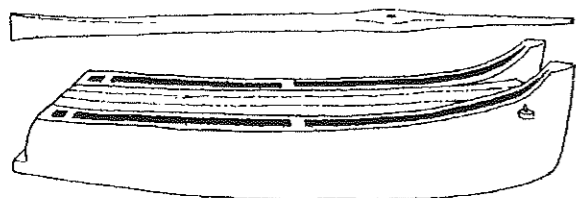
Embarcación do tramo internacional do río Miño, aínda frecuente na parte portuguesa con algunhas adaptacións sobre o tipo tradicional.



Os barcos de río

A necesidade de cruza-los ríos e a grande distancia entre as pontes fixeron xurdir embarcacións adaptadas para navegar polos ríos, case sempre como transbordador para cruzalos con pasaxeiros, materiais, produtos do campo, gando, etc., e incluso carros cos bois.

Adaptadas a esta circunstancia, as máis son de fondo plano, a veces curvado, costados rectos e proa e popa chatas e iguais formadas por unha táboa vertical ou moi caída se é para o transporte de carros ou gando, para facilita-la entrada e saída. Tiñan un tamaño moi variable, chegando a habelas 8 x 4 m.



*Barco de dornas do río Miño.
Xaquín Lorenzo*

Un tipo singular é a chamada *dorna* ou *barco*, propia do tramo intermedio do Miño, formada por dous flotadores, *dornas* (de aí o nome), feitos dun tronco baleirado coa parte proel rematada en pico e a popel chaira.

Os flotadores unidos por travesas soportaban un piso de táboas.

As embarcacións de río manexábanse con remos e máis rara vez cun pao que apoiaba no fondo e polo que se empuxaba. Nalgún caso, se o río non era moi ancho, facíase cunha corda que ía de lado a lado.

Aínda hoxe pódense ver embarcacións destas nalgúns ríos coma o Miño e o Ulla.

O barco do río Miño

Embarcación do tramo internacional do río Miño, aínda frecuente na parte portuguesa con algunhas adaptacións sobre o tipo tradicional.



De eslora entre 6 e 7 m e sobre 1,5 de manga, con proa e popa da mesma feitura, a proa máis alta do que a popa, de figura afusada, é salientable por ser, coa dorna, a única embarcación galega construída integramente en calime.

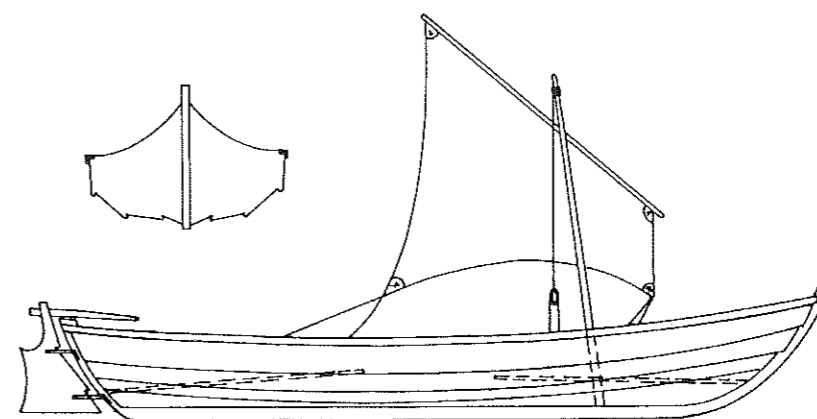


*Barco do río Miño
Foto Eliseo Alonso*

Cunha quilla en forma de T e perfil redondeado, os bancos entraban por baixo das ás da quilla, sendo case sempre os costados de 4 táboas enteirizas.

Aberta, sen corredores, conta soamente cun pequeno banco a popa, a **tosta**, outro no medio, a **bancada**, e un terceiro na proa. Aparellaba un pao caído a popa no que izaba unha vela de proporcións pequenas para o seu tamaño, sendo do mesmo tipo de vela mística có usado na gamela da Guarda. O seu timón de gran tamaño (80 cm de ancho) pasaba 40 cm por baixo da quilla.

Úsanse para a pesca do sábalo, a solla e o meixón (angula), aínda que tamén servían para o transporte de persoas e mercadorías.



*Tomado de "Barcos de Galicia".
José María Massó*



PINTURAS E MARCAS DAS EMBARCACIÓNS TRADICIONAIS

O casco das embarcacións protexíase do ataque do mar e dos animais mariños mediante un tratamento con alcatrán ou máis comunmente con brea mesturada con xofre e saín ou aceite. Para poder aplicala facilmente era preciso quentalala e se se pasaba algo de punto volvíase negra, de aí que tradicionalmente os barcos fosen de cor moura.

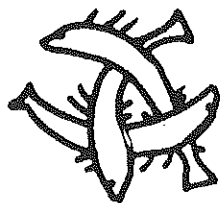
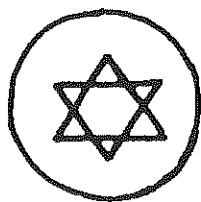
Aínda así, se se derretía con coidado o xofre na brea, esta mestura quedaba de cor crema amarela, típica da obra viva das dornas, que tiñan por contraste a obra morta negra. Noutros casos a incorporación de almagre dáballe unha cor vermella, propia da gamela da Guarda.

A aparición das pinturas de protección especial e as chamadas patentes (pinturas que evitan a adherencia de animais e algas ó casco da embarcación), así como as normas legais que, por motivos de seguridade, obrigaban a pinta-las embarcacións de cores claras, deron

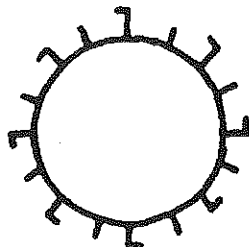
lugar á profusión de colorido das actuais embarcacións galegas.

En xeral as embarcacións tradicionais carecían de elementos decorativos, aínda que nalgúns portos do sur era frecuente que levasen algunha marca ou símbolos pintados nas amuras ou na popa que identificaban ó seu posuidor. Sobre estas marcas hai coincidencia dos estudiosos en consideralas como símbolos de protección das embarcacións contra dos males posibles.

A variedade de símbolos é grande, aínda que os de formas circulares, as estrelas de seis puntas, o Sansolimán (estrela de



M.P



Tomado de "Barcos de Galicia".
José María Massó



PINTURAS E MARCAS DAS EMBARCACIÓNS TRADICIONAIS

O casco das embarcacións protexíase do ataque do mar e dos animais mariños mediante un tratamento con alcatrán ou máis comunmente con brea mesturada con xofre e saín ou aceite. Para poder aplicala facilmente era preciso quentalala e se se pasaba algo de punto volvíase negra, de aí que tradicionalmente os barcos fosen de cor moura.

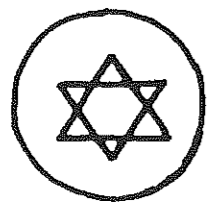
Aínda así, se se derretía con coidado o xofre na brea, esta mestura quedaba de cor crema amarela, típica da obra viva das dornas, que tiñan por contraste a obra morta negra. Noutros casos a incorporación de almagre dáballe unha cor vermella, propia da gamela da Guarda.

A aparición das pinturas de protección especial e as chamadas patentes (pinturas que evitan a adherencia de animais e algas ó casco da embarcación), así como as normas legais que, por motivos de seguridade, obrigaban a pinta-las embarcacións de cores claras, deron

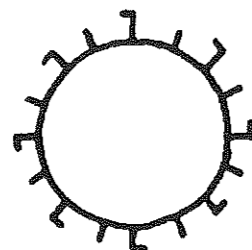
lugar á profusión de colorido das actuais embarcacións galegas.

En xeral as embarcacións tradicionais carecían de elementos decorativos, aínda que nalgúns portos do sur era frecuente que levasen algunha marca ou símbolos pintados nas amuras ou na popa que identificaban ó seu posuidor. Sobre estas marcas hai coincidencia dos estudiosos en consideralas como símbolos de protección das embarcacións contra dos males posibles.

A variedade de símbolos é grande, aínda que os de formas circulares, as estrelas de seis puntas, o Sansolimán (estrela de



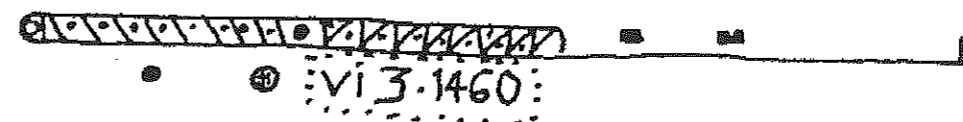
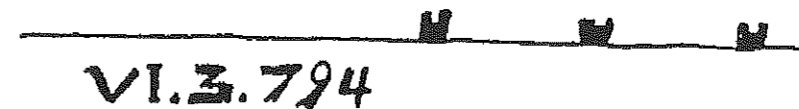
M.P



Tomado de "Barcos de Galicia".
José María Massó



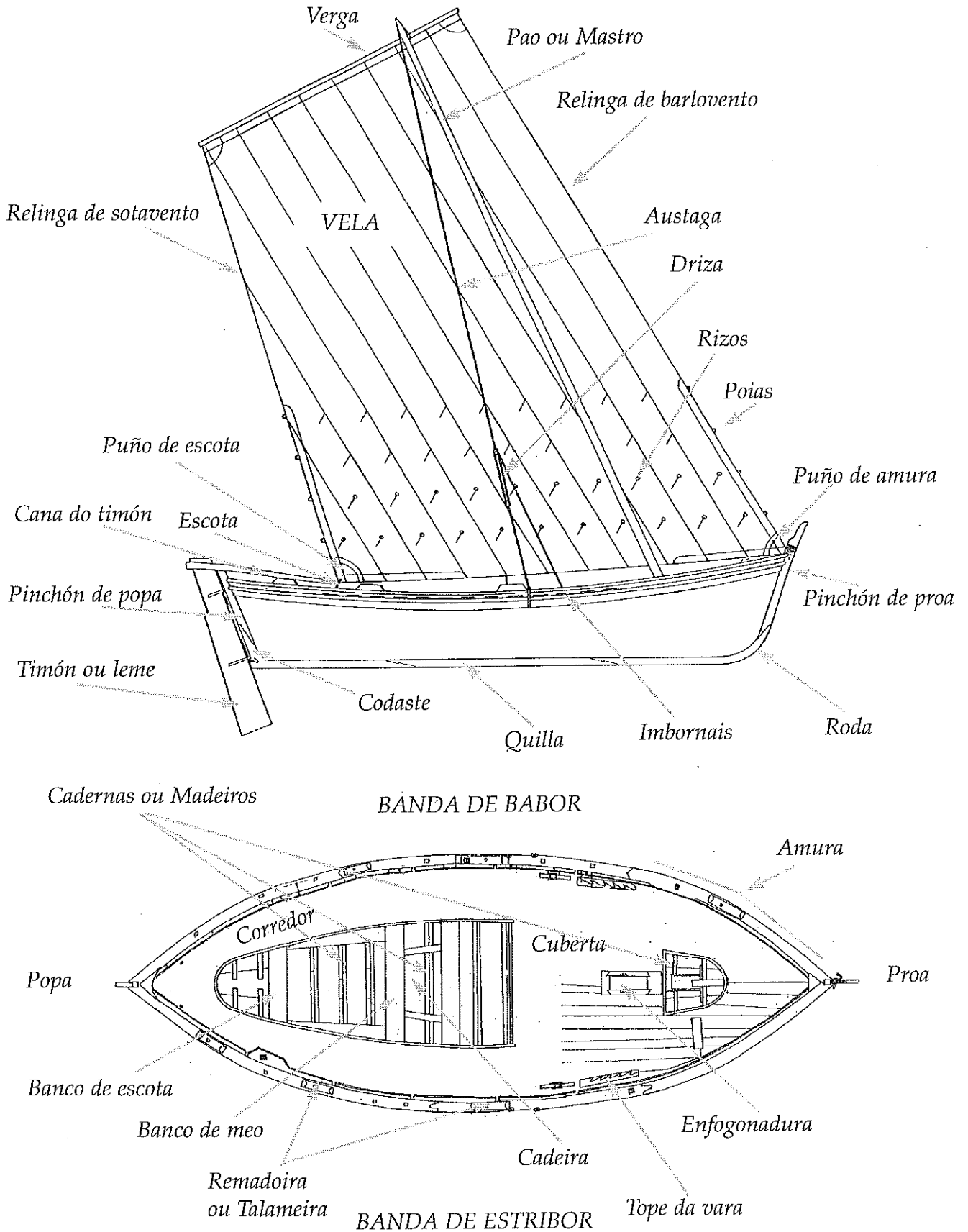
cinco puntas), as cruces, peixes e puntos son correntes. Nalgúns casos decorábase utilizando cor branca a cinta ou as amuras e a popa con motivos tales como dentes de serra, triángulos con puntos e outros.



Tomado de "As embarcacións tradicionais de Galicia".
Staffan Mörling

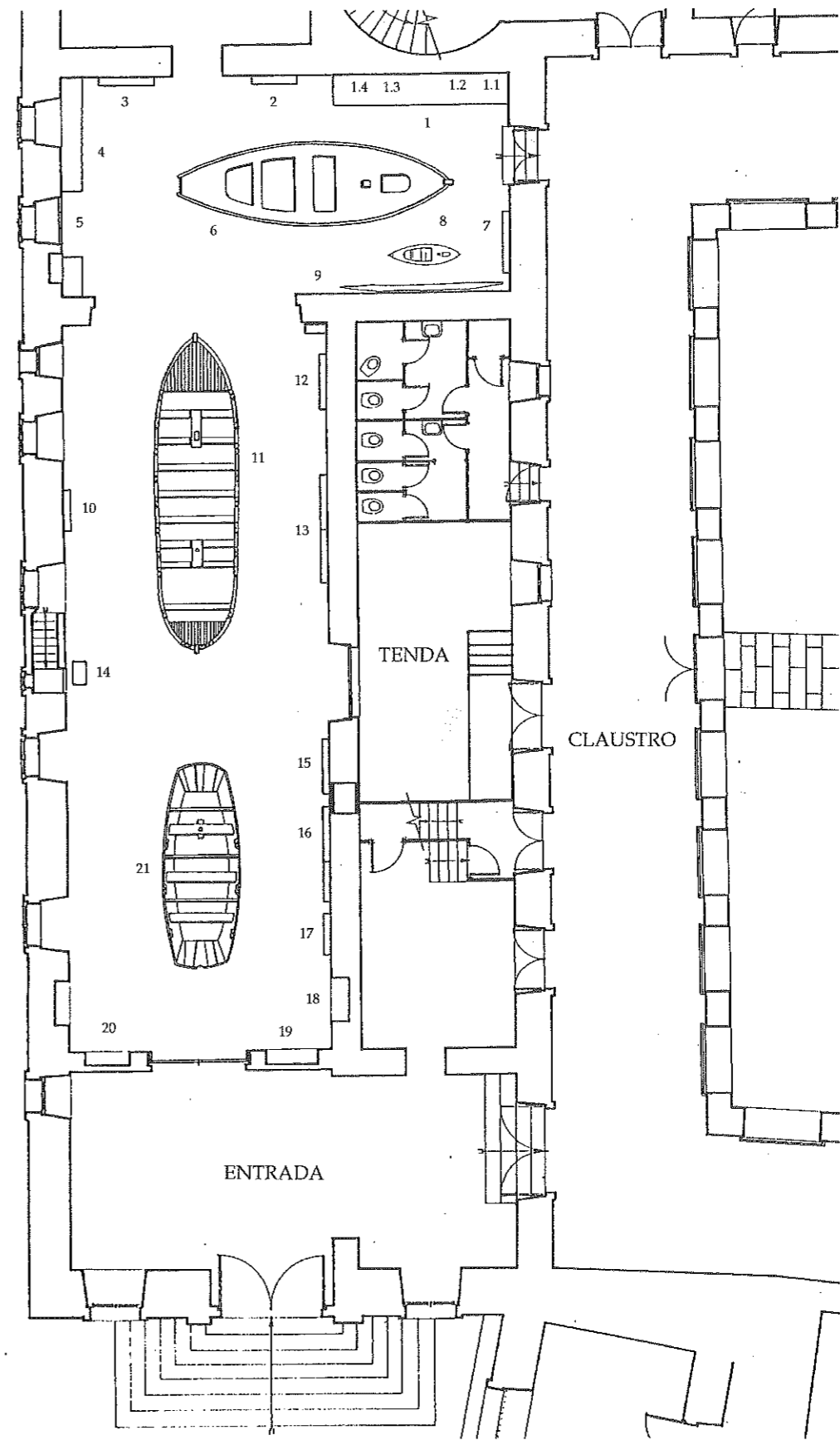
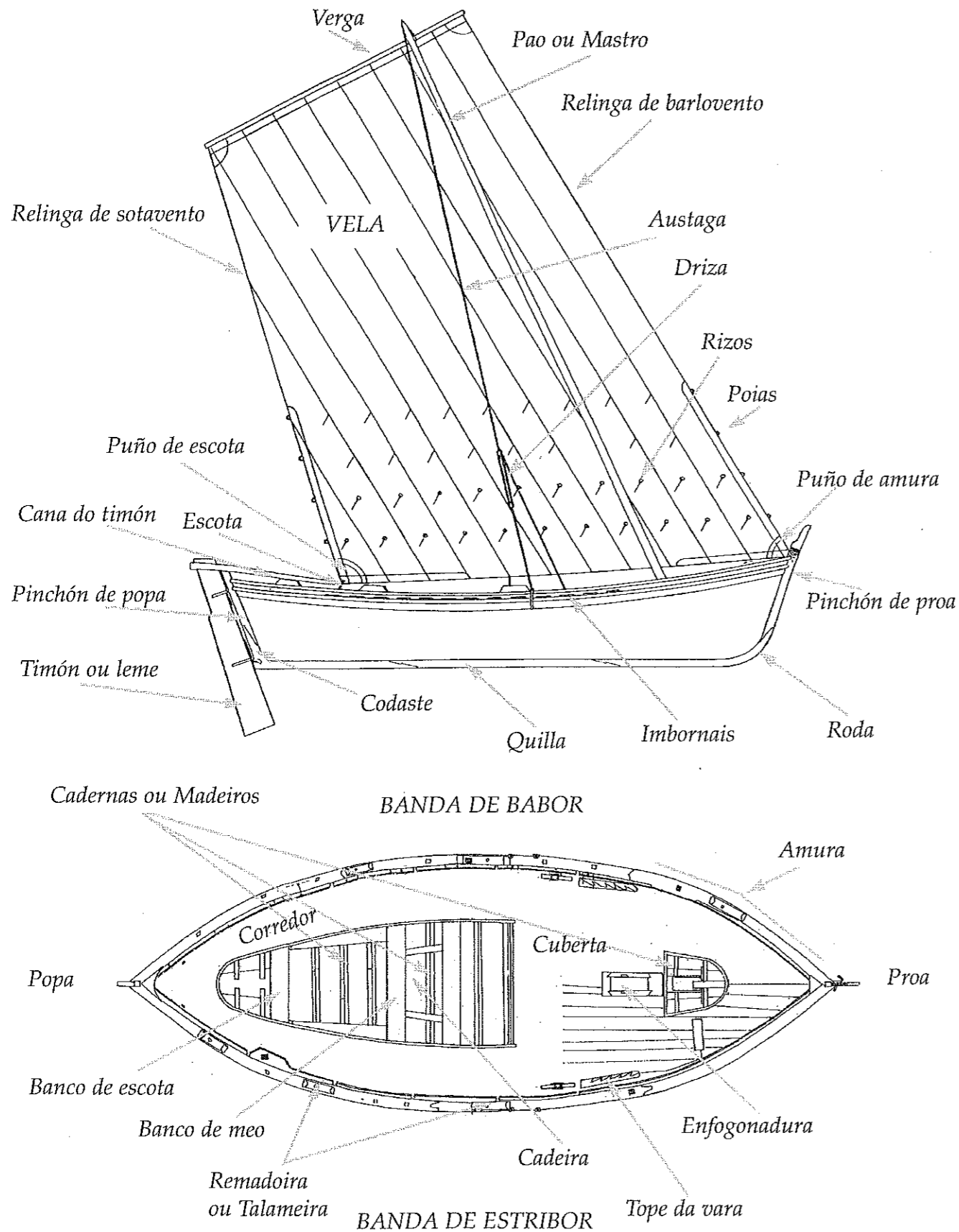


OS NOMES NUNHA EMBARCACIÇÃO TRADICIONAL





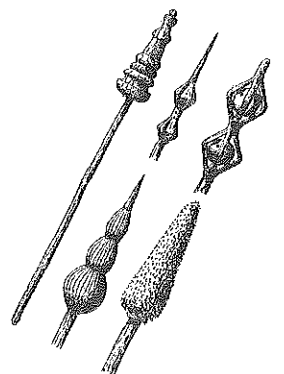
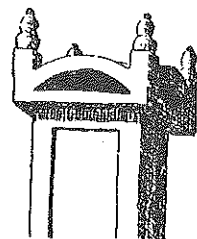
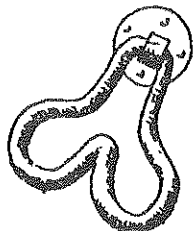
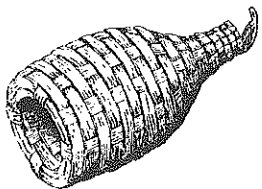
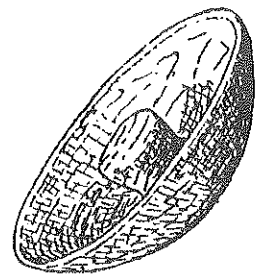
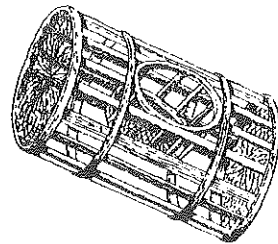
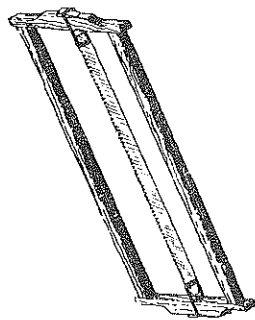
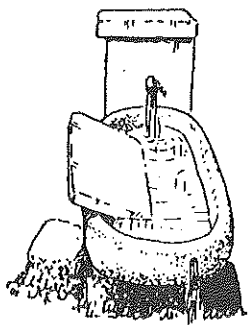
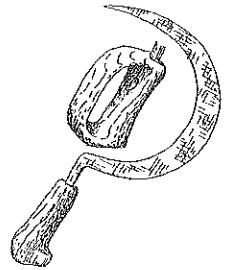
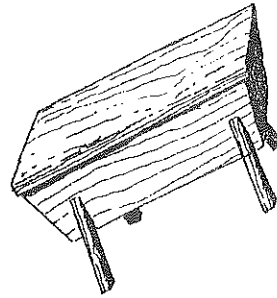
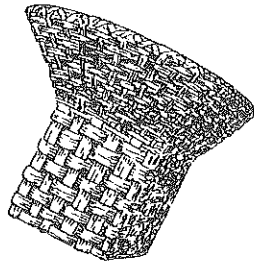
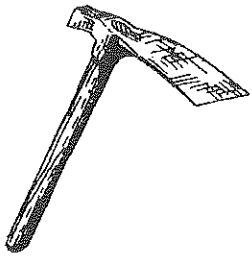
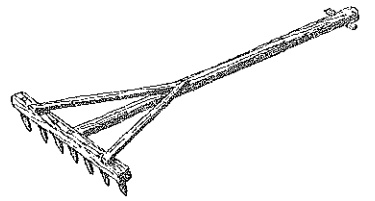
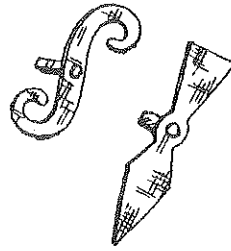
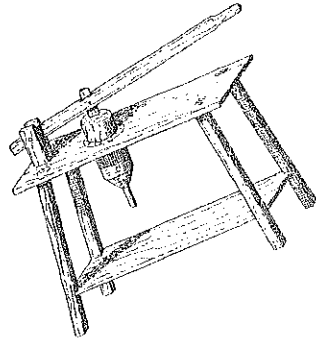
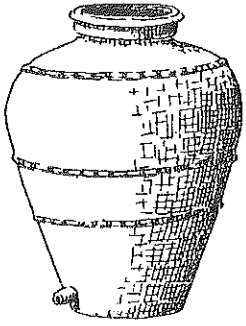
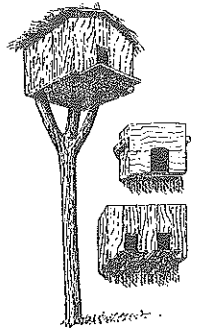
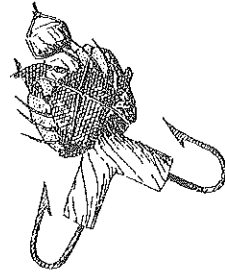
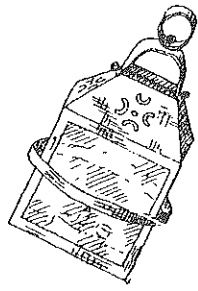
OS NOMES NUNHA EMBARCACI3N TRADICIONAL



PEZA, FORMA OU PROCESSO QUE SE PODE VER EXPOSTO NA SALA.

2.- N3MERO DE REFERENCIA. A S3A SITUAI3N.

+.- A VER NOUTRAS SALAS.



Edición realizada cunha subvención da
Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura.

Debuxos de **Luis Calvo Gómez** e **Xaquín Lorenzo**.

© Museo do Pobo Galego
San Domingos de Bonaval
15704 SANTIAGO DE COMPOSTELA

Imprime: Tórculo, S.A.L.
Depósito Legal: C-1744-94