



Hixinio Puentes Novo:

Santiago de Compostela: Lea, 2003, 487 p.



Francisco Fernández Rei

Este libro é a historia dos naufraxios que ocorreron entre a Punta Coitelada da ría de Ares e a Punta da Cruz de Ribadeo. Tal como se aclara na introdución, trátase dunha "relación de afundimentos máis ou menos trascendentes e outros sinistros relacionados co mundo do mar que, aínda que bastante ampla, non se pode considerar completa, pois debemos ter presente que no fondo do mar hai moitos máis pecios dos que non se ten noticia nin poderemos chegar a coñecer".

O groso da obra son os seis capítulos iniciais correspondentes a cada un dos fragmentos do litoral en que H. Puentes divide a provincia marítima de Ferrol: 1) ría de Ares a faro Prior, 2) faro Prior a faro Candieira, 3) faro Candieira a faro da Estaca de Bares, 4) faro da Estaca de Bares a faro Roncadeira, 5) faro Roncadeira a cabo Burela, 6) cabo Burela a Punta da Cruz (Ribadeo).

En cada un dos capítulos dáse información sobre afundimentos de que se ten noticia, sexan barcos de mercadorías ou de pesca (pailebotes, balandros, motoveleiros, vapores, petroleiros, tarrafas, lanchas xeiteiras, botes...), sexan lanchas de pasaxeiros ou dragas da area. Nalgún caso o naufraxio non se produciu nesta costa, pero tense en conta se a afectou, como ocorreu co superpetroleiro grego *Andros Patria* que o 31 de decembro do 1978 se incendiou a 30 millas ó oeste das Sisargas e verteu 50.000 toneladas de petróleo cru, provocando unha marea negra na costa que vai de Caión a Ribadeo e que converteu a ría do Barqueiro nun depósito de petróleo.

Na medida do posible H. Puentes informa, entre outros aspectos, da data do naufraxio e do tipo de barco co seu folio, da actividade e procedencia, da tripulación e dos afogados, dos barcos que auxiliaron ou trataron de facelo; e cando se trata de barcos galegos dáse conta de actividades de solidariedade popular e institucional para recadar cartos para as viúvas e fillos. Hai naufraxios que se tratan nunhas liñas, outros reciben un bo tratamento, mesmo gráfico, como o desastre da fragata *Santa María Magdalena* e outros barcos na ría de Viveiro en 1810, cando un temporal provocou o maior número de náufragos do litoral galego (e español), bardante accións de guerra.

Moitos afundimentos déronse con forte marusía, vagas de mar ou vagallóns, mais tamén houbo algún con mar chan, como ocorreu coa tarrafa *Avelino Cerdido* en 1975, que andaba á sardiña, xurelo e robaliza e que foi ó fondo despois de dar coa quilla nun baixo por achegarse a terra. Outras veces trátase de pesqueiros abordados por barcos grandes que fuxiron; é o caso do Josal, de Muxía, que un día de 1983, sen néboas e coas luces acesas, foi abordado e afundido a 40 millas do Ortegal por un petroleiro que nin sequera se detivo; ou o palangreiro de Cariño *Andrés Mari*, abordado por un cargueiro en 1980, que non lles lanzou un triste cabo ós náufragos "nin os chalecos salvavidas que lle viron na man a un mariñeiro de cuberta. De seguido, o buque colleu rumbo e desapareceu". Os náufragos deste palangreiro foron recollidos en media hora, pero outros viviron unha odisea, como os do iate alemán



Sea Star, que estiveron 21 días nunha balsa e deron con eles "cando as provisións estaban a piques de se esgotaren, con ventos de forza 6-7 e forte marusía".

A finais do séc. XIX os medios dispoñibles no Arsenal de Ferrol para enfrontarse a un naufraxio era anticuados ou escasos, como se viu cando en 1892 co embarcamento na ría de Ferrol do acoirazado *Howe*, pois houbo que traer remolcadores de Inglaterra e Xibraltar; e mentres se traballou para remolcalo os mergulladores ingleses aproveitaron para medir e coñecer mellor a entrada do porto do primeiro arsenal do litoral español, o que provocou moita suspicacia entre os ferroláns. Cén anos despois a falta de medios era evidente, xa que cando varou dentro da mesma ría o *bulkcarrier Aegean Star* os oito remolcadores dispoñibles non foron capaces de sacalo, polo que houbo que agardar que subise a marea e que se producise unha grande onda coa entrada dun cargueiro de carbón para que actuasen eses remolcadores. O barco saíu só, aínda que técnicos e autoridades se gabasen dese éxito.

O libro complementábase cuns breves capítulos sobre accións submarinas nas dúas guerras mundiais neste litoral e sobre os submarinos alemáns afundidos na 2ª guerra. Polo que se conta, cando un submarino alemán detectaba un barco en poucos minutos obrigaba a desalojar toda a tripulación e pasaxeiros antes de bombardealo, e nalgún caso o mesmo submarino alemán achegaba os náufragos á costa galega, como ocorreu cos do mercante danés Danmarck o 30 de decembro do 1916.

A seguir figura un apéndice de 10 mapas do litoral investigado onde se localizan os naufraxios, seguido dun amplo capítulo coa relación cronolóxica dos barcos que naufragaron, desde o galeón de guerra *Ragazzona* en 1588 ó pesqueiro *O Boavista* do 2002, á vez que figuran a relación de afogados, desaparecidos e salvados. Féchase o libro cun glosario de 68 voces relacionadas sobre todo coa tipoloxía dos barcos do texto e con expresións e accións relativas á navegación, fondeo e carga do barco. Hai embarcacións do texto que non se definen (a batea de finais do XIX, o *bulkcarrier*) e noutras habería que ampliar a explicación, como pasa co galeón, pois o do glosario só fai referencia a eses barcos de vela semellantes á galera, con varios masts, pero falta o galeón que se empregaba como nodriza para liberarse da pesca a que se alude na entrada "tarrafa" do glosario. E hai accións e expresións do texto (*acunchar*, *poñerse en franquía* e outras) que sería bo que se glosasen.

Trátase dunha edición moi coidada, con boas fotos en branco e negro ou a cor para ver como eran os barcos,

os portos e o litoral, cos seus cantís, farallónse e aguilóns. Hai fotos de gran beleza como a dun temporal na praia de Espasante cos Aghillós de Cariño no fondo, o Furado das Pombas no cabo de Bares ou a turística praia das Catedrais. E algunha foto impresionante de feitos moi recentes coma o do buque *off-Shore Discovery Enterprise* empotrado na ponte das Pías de Ferrol en 1998.

Na moita e variada información dos afundimentos hai datos para reconstruír a historia social do noso mar, onde a xente traballaba desde moi noviña, pois os afogados dunha lancha de Mugaros de 1910 eran dous mariñeiros de só 9 e 10 anos. Hixinio Puentes fálanos dalgunha abordaxe en 1904 entre lanchas xeiteira e faluchos polo emprego da dinamita e da colocación de bombas en 1933, en Maniños, en lanchas de transporte de materiais propiedade de afiliados da UXT. E fala con detalle de desastres como o de 1887 que en Mugaros e en Cariño desfixeron os barcos do portos, arruinando tantas familias que vivían do mar, temporal que tamén afectou a Bares, O Barqueiro e O Vicedo; ou o terrible temporal que sufriu Celeiro no 1978, freado polo dique de abrigo, que houbo que construír de novo.

Tanto afundimento ten ás veces a súa parte positiva. En 1903 cando a escuadra inglesa tivo que permanecer en Ferrol aumentaría, e moito, a venda de pan, pois esa tripulación consumía 5 tm de pan diarias e a súa presenza fixo aumentar espectacularmente o prezo do leite e dos ovos. Neste litoral houbo xente que andaba ás crebas, como na Costa da Morte, e nalgún caso con moi boa fortuna, como ocorreu en 1990 co naufraxio dun cargueiro hindú que fixo que de Burela a Rinlo chegasen contedores con arcóns conxeladores domésticos, que logo os crebeiros ofrecían a prezos simbólicos para se desfacer deles antes de ser requisados. En casos como este, posiblemente moita xente da Mariña diría o mesmo que bretóns e irlandeses: "Non desexamos que haxa naufraxios, pero de habelos que sexan nas nosas costas".

