

## Gardacostas e gardapescas nas rías do Morrazo (I)



O canoneiro "Cóndor", de casco de aceiro e 25 metros de eslora.

Xerardo Dasairas\*

13-06-21 - Faro de Vigo-Morrazo

<https://www.farodevigo.es/o-morrazo/2021/06/13/gardacostas-gardapescas-nas-rias-do-52921524.html>

O profesor e investigador Xerardo Dasairas achega nesta ocasión un traballo dividido en tres entregas sobre as orixes do servizo de gardacostas e gardapescas nas rías que bañan o litoral da comarca do Morrazo. Galicia foi a primeira rexión de España e a segunda de Europa en dotarse dun servizo de salvamento marítimo, pero tamén foi pioneira á hora de implantar un sistema de control e vixilancia sobre a actividade pesqueira. Nesta historia destacan algúns episodios, como o conflito entre as artes do xeito e da traíña, que forzaron un gran despregue de medios na nosa comarca.

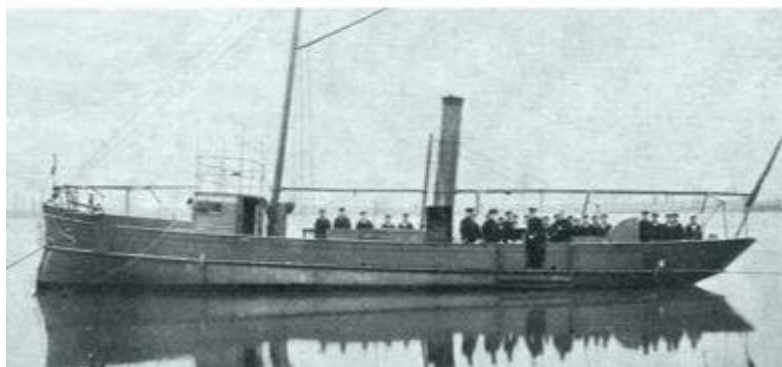
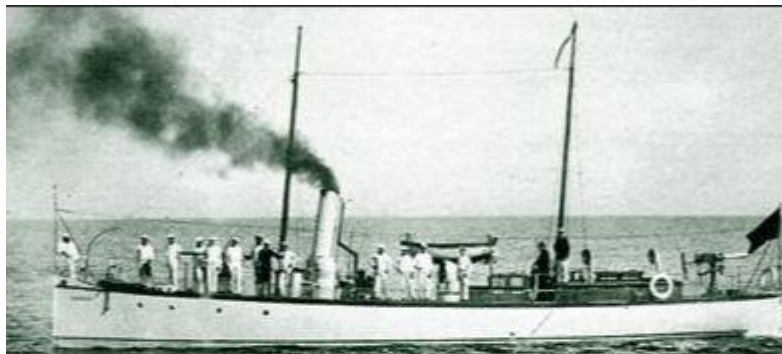
Poderíamos considerar como o primeiro servizo de “gardacostas” a creación da escuadra naval que Xelmírez creou a comezos do século XII para protexerse dos piratas árabes que se apostaban nas Cies, Ons e Sálvora e doutros corsarios ingleses que colaboraban con inimigos galegos deste arcebispo. No referente aos gardapescas temos un precedente próximo nos barcos dispostos pola poderosa confraría pontevedresa do Corpo Santo que exercían o chamado “dereito de visita” ou control da pesca nas rías de Pontevedra, Aldán e Vigo.

O asalto de Cangas polos turco-berberiscos en 1617 poría novamente en evidencia a indefensión da costa galega e o prexuízo que na pesca e no comercio causaban os ataques de corsarios “moros”, ingleses, holandeses e franceses. Desde esta data proporíase a construción, bastante azarosa, dunha escuadra que protexese as nosas costas, asunto que despois de numerosas peripecias político-económicas non se vería realizado ata o 25 de xullo de 1635.

Nese día, oito galeóns e un patache, contratados, conformarían a Escuadra Galega ao mando do xeneral Andrés de Castro con base na Coruña. Mais, de certo que esta forza naval nunca actuaría como “gardacostas” en Galicia, senón que sería destinada, por intereses da Coroa, aos conflitos bélicos en Flandes, sendo practicamente destruída en Guetaria polos navíos do arcebispo de Burdeos. Anos máis

tarde Lucas Labrada viría definir este fiasco naval da Escuadra Galega como “un desafortunado asunto que non trouxo máis que infidelidade para Galicia”.

En 1683 tamén se aparelharían cinco barcos ao mando de Martín de Bretendona para defender a costa galega pero apenas operaron un pouco tempo. Noutras ocasións baralláronse propostas de facer a protección da costa con pequenos navíos armados polos propios empresarios, armadores e gremios do mar que, pasados os anos, haberían ter reflexo nas patentes para actuar ao corso.



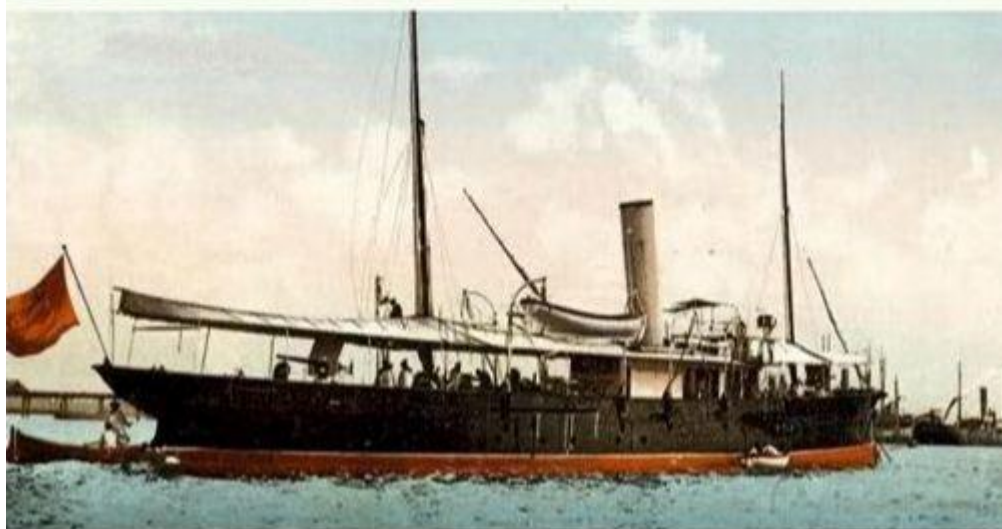
O gardapesca "Gaviota" e a canoneira de escampavía "Perla" de Tui.

En 1751 crearíase a figura do Cabo de Mar, mariñeiro escollido polo gremio do mar en cada porto que exercía funcións do control da pesca, de enlace coa axudantía e unhas funcións semellantes ás do presidente dunha confraría actual. Nos anos previos á invasión francesa e con axuda de armadores do corso puxéronse en servizo en Vigo seis lanchas canoneiras “para la defensa del puerto y su costa”, que debían ser as que o mando francés de ocupación manda controlar en 1809.

A inestabilidade social e política despois da invasión napoleónica trouxo numerosas asonadas militares de distinto signo e nesta conxuntura proliferaron nas nosas rias os contrabandistas (moitos italianos) chamados “carcamáns” que tiñan bases en Arousa, Ons e Beluso. Cara a 1820 e para combater a estes, a Armada fletaría como patrulleiro ao bergantín “Hermosa Rita” que acabaría esnaquizado por catro barcos contrabandistas na batalla de Udra.

Durante o período isabelino, cos soerguementos liberais e carlistas como cortina de fondo, atopamos actuando como gardacostas na ría de Vigo ao “Argos” (1834), ao bergantín “Minerva” e a bric-barca “Astuto” (1846) que defendían os intereses reais. Como nestas datas arreciasen os conflitos entre o xeito e as xávegas e logo coas traíñas, voces expertas propoñían o establecemento dun servizo de gardapesca, “cual Guardia Civil de tierra,” que velase polo cumprimento das Ordenanzas “y

acabe con las baraterías de los botes de compra de los catalanes". En 1870 Sáñez Reguart tamén propón a creación dun servizo de gardapescas e salvavidas con pequenas lanchas, citando Cangas como base dunha delas. En 1876 xa viñan vixiando na ría as lanchas "Benigna", tipo trincadura e o escampavía "Brillante" que agardaban o retiro, apoiadas agora polo novo canoneiro "Arlanza". Mais, a finais de setembro deste ano, este canoneiro sufriría un accidente en Cangas, afundíndose en Vigo e reflotado foi enviado a Ferrol para ser reparado.



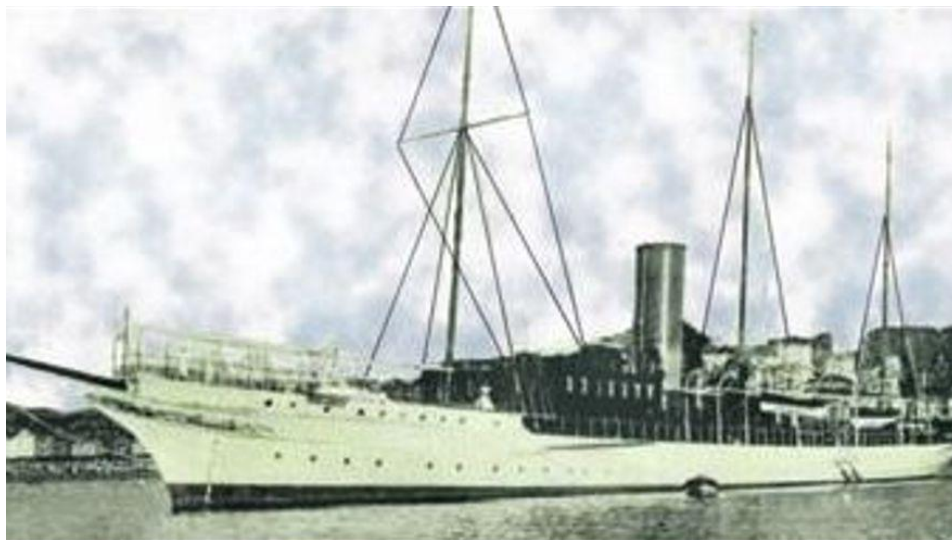
Os canoneiros "Marqués de Molíns", "Infanta Isabel" e "Vasco Núñez de Balboa".

Xa que logo, estas unidades serían substituídas polas trincaduras “Aspirante” e “Centinela”, de dous mastros e casco trincado (de aí o seu nome) que montaban un canón na proa e en 1884 xa opera en Vigo o gardapesca “Gaviota” cuxa tripulación lle faría honores á infanta Isabel de visita na cidade. Nestas datas tamén tiña base en Vigo unha goleta destinada ao salvamento e control da pesca chamada “Prosperidad” que en maio de 1888, perseguindo cos seus botes a unha lancha de pesca de Cangas, mataría a un dos seus tripulantes e ferindo de gravidade a outro. Neste mesmo ano marcharía de Vigo, deixando un baleiro na súa función creando certa preocupación no sector marítimo.

Habitualmente, quen exercían a misión de gardapesca en cada porto eran os chamados Cabo de Mar, exercendo en 1890 en Cangas José Otero Fernández e en Aldán Enrique Refojos Pardavila. A finais de 1901, o cabo de primeira Nicolás García vai substituír en Cangas a Juan Porta que vai para Aldán a substituír a Enrique Refojos.

Xa máis modernamente, constatamos tamén o uso de pequenos barcos, a remo ou a vela, utilizados na fiscalización das costas polo corpo de Carabineiros que servían nos seus labores de control nos portos. Mais nos puntos fronteirizos, era a Armada a que exercía labores de anticontrabando, aportando xa pequenos barcos a vapor como o “Segura” en Tui (1887) que en outubro de 1900 sería substituído pola pequena canoneira “Perla”, traída desde Huelva para exercer de escampavía, nomenclatura coa que se definía a misión destas embarcacións na Armada.

Despois da perda de Cuba e das Filipinas, os barcos sobreviventes do conflito, retornarían a España, entre eles o canoneiro “Vasco Núñez de Balboa” (50 m. de eslora e casco de aceiro), que por ser de factura recente (Escocia 1895) sería destinado ás costas galegas en prevención dun ataque ianqui. En outubro de 1897, a canoneira “Diamante”, que exercía a vixilancia na ría de Pontevedra desde 1892, foi trasladada á de Vigo para o control da pesca nas Cíes, reclamando desde Marín os seus servizos tanto na pesca como na aprehensión dos prófugos que fuxían das reclutas militares e que tentaban embarcar para América desde este porto.



O iate "Giralda", que acabaría sendo de uso exclusivo da Coroa.

Porén, se Galicia presume hoxe de ser a primeira do estado a a segunda de Europa en establecer un servizo de salvamento marítimo, tamén podemos asegurar



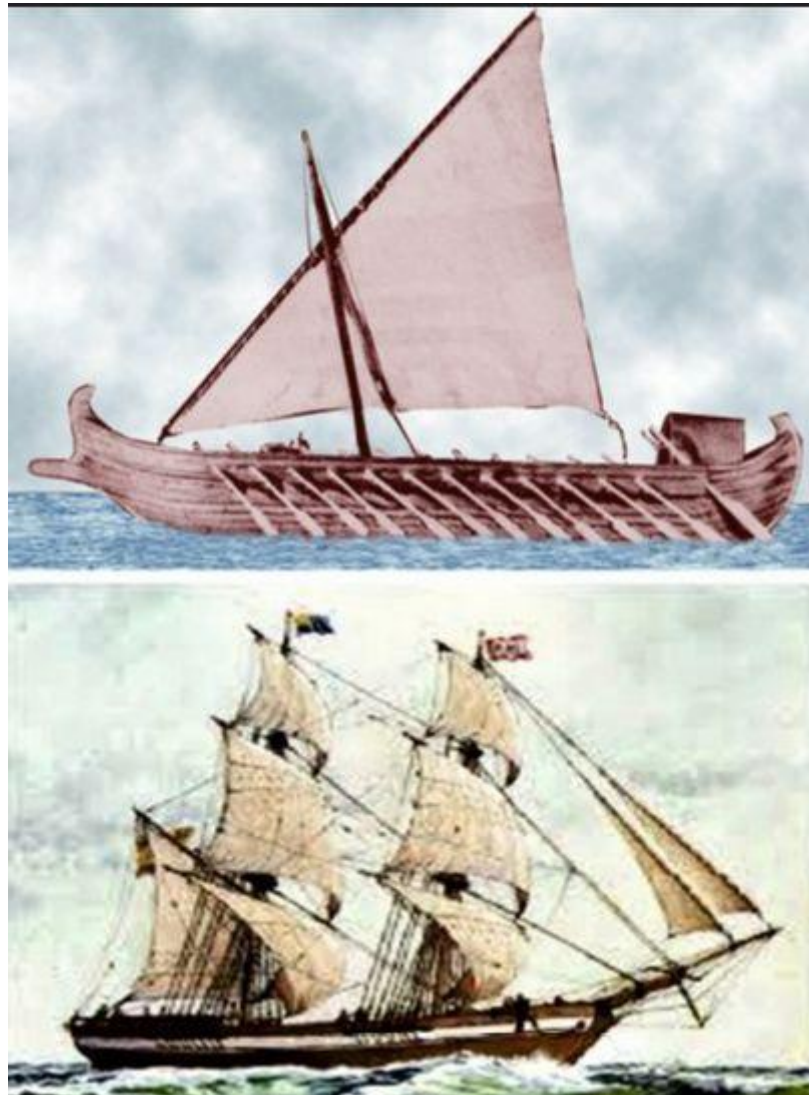
que foi a primeira en experimentar un servizo de control e vixilancia da pesca. Aínda que non existía intención de facerse por parte do goberno, este non tivo máis remedio que ocuparse desta tarefa con motivo dos virulentos enfrontamentos, desatados entre os partidarios do uso tradicional do xeito e as novidosas traíñas que pescaban ao cerco de xareta para cuxa observación e control, o Goberno estuda mandar varios barcos a Vigo e colocar á canoneira “Ariño” (no Miño) en Cangas pero só manda a finais de 1900 ao canoneiro “Temerario” e o 19 de xaneiro de 1901 a unha comisión a Vigo para o estudo do conflito, a bordo do canoneiro “Infanta Isabel”.

Este barco xa actuara como cruceiro na guerra de Cuba e, rescatado do desguace, fora desproveído dos tubos lanzatorpedos e reclasificado a esta nova categoría. Para reforzar esta unidade e terciar de forma permanente nas xa virulentas denuncias e agresións, a armada destinaría á ría a un canoneiro de 25 m. de eslora e casco de aceiro denominado “Cóndor”, que fora rescatado do desguace en 1900 e dotado cunha caldeira procedente dun xa xubilado torpedeiro.

Mais, coa chegada do verán, incrementaríanse os enfrontamentos entre os do xeito e os da traíña, focalizándose na ría de Vigo o conflito polo que se dispón que acudan á mesma a canoneira “Ariño”, que estaba en Tui, para controlar a Cangas especificamente, o “Vasco Núñez de Balboa” e a “Cóndor” en reparación no Ferrol e o “Infanta Isabel” que estaba en Cádiz.

A situación de conflito permanente obrigaría ao Goberno a desprazar á zona ao ministro de Mariña, duque de Veragua. Na súa chegada a Cangas a comezos de outubro de 1901 acudiran á ría o acoirazado “Pelayo”, os iates de instrución e apoio “Urania” e “Giralda” (este logo de uso exclusivo do rei) o destrutor-contratorpedeiro “Audaz” (70 m. eslora), o torpedeiro “Vasco Núñez de Balboa” e as canoneiras “Temerario” e “Cóndor”.

Este despregue bélico debíase a que na enseada canguesa se tiñan concentrado miles de barcos do xeito das rías de Arousa, Pontevedra e Vigo que protestaban contra a pesca coa traíña. En maio de 1902 e para substituír ao “Cóndor” que estoupara, mandaron para Vigo ao “Marqués de Molins”, antigo torpedeiro agora reconvertido en gardacostas, asumindo tamén labores de gardapesca, sobre todo na área marítima do Cantábrico cando a flota de pesca se trasladaba a aquelas augas.



Arriba, unha galera e, abaixo, un barco bergantín.

Como consecuencia destes conflitos, o presidente da Sociedade de Mariñeiros e dos Agricultores cangueses, Eugenio Sequeiros, sería procesado en 1903 por ter denunciado ao comandante de Mariña de Vigo e aos oficiais das canoneiras de vixilancia da pesca “Cóndor” e “Marqués de Molins” por non cumpriren co seu deber no control das traíñeiras.

Ao amainaren os enfrontamentos, a “Cóndor” e o “Vasco Núñez de Balboa” continuarían na súa misión de control e vixilancia para facer cumprir que as traíñeiras faenasen fóra da ría. Mais, o comandante deste último torpedeiro, Joaquín Anglada, sería acusado arreo polos do xeito, de favorecer aos conserveiros e traíñeiros, pois adoitaba ausentarse co barco da ría para non aplicar a lei establecida en connivencia co comandante de mariña Fernando Barreto.

Este barco sería moi utilizado polo rei Afonso XIII para as súas visitas a portos do Cantábrico e en marzo de 1904 tería lugar a bordo del, na ría viguesa, o encontro deste rei co káiser Guillerme III. Apoiando a este barco tamén actuaba o “Giralda”, comandado por Compañó, que como era antitraíña destinaríano para Muros. O “Giralda” pasaría logo de barco de aviso a converterse en iate real, substituíndo ao menos comfortable “Vasco Núñez de Balboa”.

Contodo, en 1906 sería este o barco que trasladase desde Vigo a Cangas, á infanta Isabel de Borbón “A Chata” que ía camiño de Lourizán á casa de Montero Ríos. Durante esta xira da infanta, o control e vixilancia da ría de Pontevedra foille encargado ao canoneiro “Marqués de Molíns”.



\*Profesor e investigador