

## Traíneiras: pesca, embarcacións e deporte (I)

O investigador Xerardo Dasairas afonda na introdución deste barco nas rías galegas e as súas consecuencias



Traíneira pesca e reconstruída. // Arquivo autor

Xerardo Dasairas\*

13-07-19 | Faro de Vigo-Morrazo

<https://www.farodevigo.es/o-morrazo/2019/07/13/traineiras-pesca-embarcacion-deporte-i-15637932.html>

As vellas crónicas do **mar** contan que posiblemente o xeito (*jactum*) e a traíña (*trahere*) chegasen ás nosas costas da man dos romanos. Mais, sería a mediados do século XV cando estas artes entrasen en colisión pola pesca da sardiña, sendo o xeito o propio da maioría dos mariñeiros, entanto a traíña era armada por colectivos gremiais en asociación de pescadores e barcos. Cando se incrementou o tamaño das redes de traíña, sobre todo nas rías do sur, esta pasou a denominarse cerco (mal adxectivado nunha época como real), arte que desaparecería no século XVIII polos grandes custos que acarrexaba e pola escaseza de sardiña nestas datas.

Daquelas épocas xa proveñen os seculares enfrontamentos entre os xeitos, cercos e traíñas que terían tamén o seu punto de conflito coa introdución da xábega polos fomentadores cataláns a partir de mediados do século XVIII. Neste século datan os vascos o nacemento das súas barcas traíneiras, mais nas rías galegas, sobre todo nas pequenas do norte, hai xa constancia documental dunha arte denominada traíña do garamallo no século XVII, atopando mesmo unha referencia a **ela** na ría de Aldán en 1795: "Mide 250 brazas de longo, 18 de peralto, malla de media polegada e en vez de chumbos usan pedras".

### Nota de Pesca da la Ría de Vigo. 19

actual, y bajo la pre-  
l Comandante de  
pitán de navio D.  
arreto, se reunió en  
a de pesca de la ría,  
finitivamente cons-  
umplimiento de lo  
la Real Orden de 17  
e 1901. Se procedió  
los límites para la  
aparejo do cerco ó  
ndo designados los

de Octubre á 31 de  
línea por afuera de  
á Cabo de Mar. Y  
Abril á 30 de Sep-  
línea de Punta So-  
Estay, también pa-  
vocal de la Junta D.  
propuso que se fi-  
el número do trai-  
udieran inscribirse  
a en esta ría, siendo  
a proposición, por

mayoría de votos. ]  
formuló voto partic  
nándose en acta su  
cho voto se funda  
mitando el número  
se puede ocasionar  
tos dados un exces  
to en la pesca que p  
precio.

Afirmó que la e  
quiere cierto equili  
producción y el con  
para las necesida  
bastan 150 traine  
que no debe aumer  
menos dentro de  
seis meses, contad  
sca efectivo el acue  
ta.

Además resulta q  
el número de traine  
cumplido uno de l  
de la Real Orden  
tanto en su letra con  
ritu.

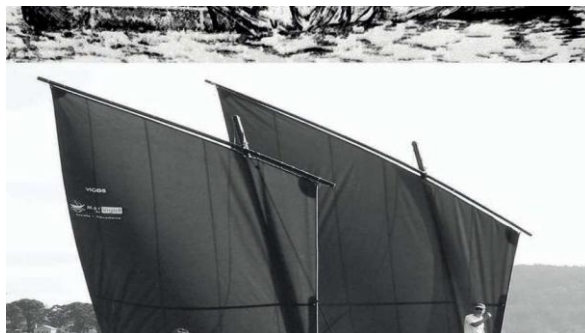
Por referencias máis documentadas, podemos dicir que foi nos anos finais do século XIX cando comezaría a estenderse desde o País Vasco cara a **Galicia** a arte da traíña do Cantábrico, agora perfeccionada cunha xareta que permitía pechar por baixo a rede e evitar a fuxida do peixe. Con esta arte, importáronse tamén as embarcacións chamadas traíñeiras que alcanzaran unha grande presenza en Euskadi xa cara mediados do século XIX.

A difusión desta arte e do barco foi lenta, pasando en anos sucesivos a Cantabria, Asturias, Viveiro (1896), A Coruña (1897)... coa oposición das comunidades mariñeiras e concellos, desde Mugardos a Redondela, defensoras das súas artes tradicionais. Ás Rías Baixas chegarían cara a finais do XIX como dixemos, mais sería na ría de Vigo onde alcanzarían máis difusión dada a existencia dun maior número de fábricas de salga e conservas. Esta difusión da traíñeira contaría tamén cun importante incentivo tal como se recolle neste informe: "Parece que al fin van a facilitarse a los pescadores del *xeito* por una **sociedad** gallega, traineras a reembolsar su coste en tiempo dado y con el producto de la pesca".



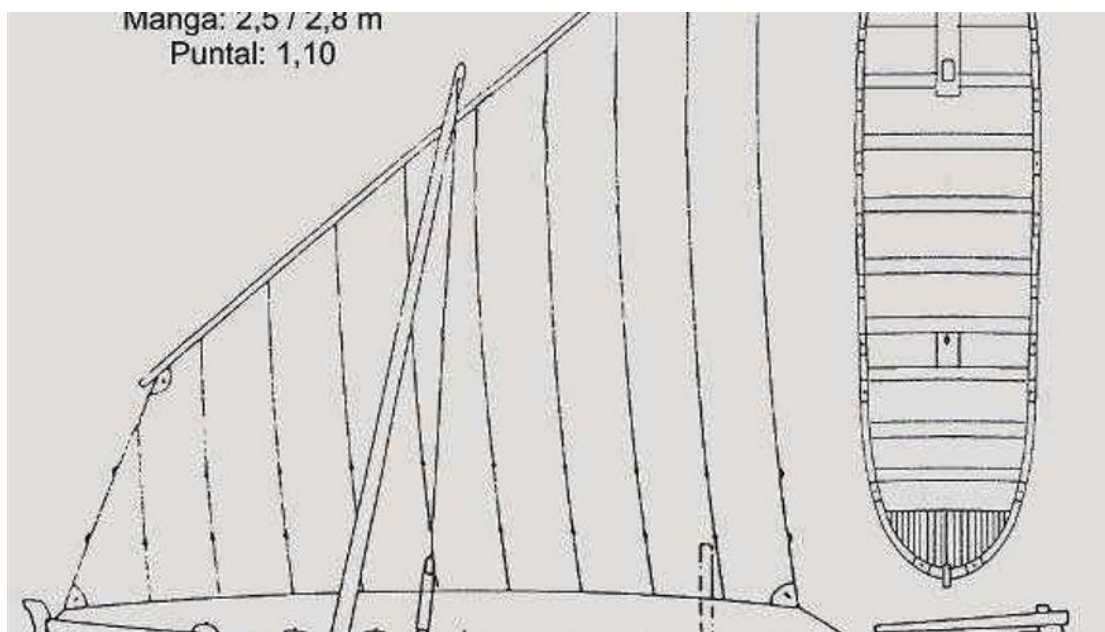
A primeira traíñeira da que temos noticia documental (1897) na nosa ría foi a do banqueiro Salvador Aranda (Banco de **Vigo**) e José Montenegro, ambos tamén conserveiros, ao darse noticia da súa queima e destrución por parte de opositores a esta arte. Tamén, catro anos despois, o último día de outubro do 1900 en plena loita antitraíña, cinco das xa numerosas traíñeiras varadas na praia de Moaña sufrirían os destrozos da dinamita.

En 1898, os mariñeiros de **Cangas** xa tiñan expresado o seu temor ante a voracidade desta arte, o esgotamento da pesca e o alto custe que implicaba adaptarse a ela: "Será posible que se implanten normas que contribúan á riqueza desproporcionada duns cantos a cambio da dor e a desolación na que meten a trinta mil familias?"



En 1899, con motivo da visita do rei Afonso XIII e do ministro de Mariña, Francisco Silvela, vaise producir en Vilagarcía unha gran concentración de xeiteiros que cruzaran a ría desde Ribeira en manifestación anti-traíña. Armados con dstitintos apetrechos de faena e navegación percorrerían as rua da vila cantando: "Somos pescadores de xouba e sardiña / atún e corbina, faneca e burás / mais non lle tememos á vil traíña / porque nestas rías nunca as verás. Abaixo a traíña que rouba o noso pan / rataplán, rataplán, rataplán / abran paso aos xeiteiros / que en comparsa unidos van".

Contodo, neste contexto de protestas, cabe suliñar que a maioría dos conserveiros de Bueu, un par deles de Vigo e Joaquín Francisco Graña de Cangas aínda eran grandes compradores exclusivos da sardiña do xeito.



Mais a mudanza semellaba imparabile e a finais deste mesmo ano 1899 xa se producía na ría de Vigo unha auténtica avalancha de 53 traíneiras (6/7 toletes por banda) con patróns e proeles norteños. Propiciada esta difusión polos conserveiros, o incremento destas embarcacións iniciaría, como dixemos, unha xeira de conflitos nas Rías Baixas, converténdose Cangas no foco opositor a esta nova arte.

Outra novidade, non exenta de conflitos, foi o reparto dos gaños en partes, que veu substituír ao tradicional dos quiñóns, e tamén do changüí, ambos inicialmente favorecedores da rendabilidade que tiraban os armadores e patróns. Contodo, crise da sardiña por medio e chegada dos vapores, as traíneiras e a súa arte, mellorada agora coa xareta, acabarían implantándose e dos asteleiros do Areal e Coia, pasarían tamén a construírse nos existentes no Morrazo.

Aos poucos anos, as traíneiras do Cantábrico xa comezarían a adaptarse ás nosas augas dando lugar aos chamados racús, mais tamén se constrúen unhas máis grandes que, ao chegaren a Portugal, empezaría a denominalas "tipo Vigo". Resulta chamativo o feito de que esta traíneira grande tamén tivese unha difusión cara o sur, ao atopala adoptada en Peniche (Portugal) e en portos andaluces como Barbate, que se explicaría polo antigo asentamento de mariñeiros cangueses e da ría de Vigo en Cádiz.

Este intercambio de xentes do mar viría propiciado pola presenza dos cataláns en ambas comunidades, sendo os irmáns Feu (en Vigo, Francisco Feu) quen en 1905 importasen de Ayamonte a arte da tarrafa (orixinaria de Boston, vía Francia) coa que se iniciaría outro conflito de artes nas rías que se sumaría ao da traíña e o uso da dinamita no embalado. Xa que logo, as

tirapuxas no mar continuarían agora coa polémica das tarrafas, do bou fronte ás volantas e mesmo coa pesca á escurada ou ardora que ben darían para varios capítulos máis.

A traíñeira da ría de Vigo tiña a borda máis alta (1,10), entre 12 e 13 m. de eslora, 2,60 de manga, con dez remos por banda, chegando aos 22 tripulantes nos chamadas traíñóns que podían alcanzar os 15,30 m. de longo. O casco era redondo, feito a tope e con cuadernas en U e quilla de pouca sección que permitía facer ciabogas moi pechadas para largar o aparello. Na ría de Vigo apenas se utilizou con vela e leme, senón que o habitual era gobernar estes traíñóns cos remos e máis o remo de couce (botar de couce dicíase nas viradas) ben amarrado a un tolete de popa. O carballo e o piñeiro eran as madeiras empregadas na súa feitura, mostrando unha proa recta e a popa de noz, ambas con pequenas cubertas e o resto aberto con bancos para remar.

Ao contar con moitos remos e debido as súas particulares características, estes barcos eran moi rápidos nas manobras de pesca, usando velas para os desprazamentos. Nestes anos de conflito, Moaña, onde tamén recalaban numerosas traíñeiras de Vigo, superaría a Cangas no uso destas embarcacións, mais, unha vez amainada a confrontación cara a 1908, xa se censarían no porto cangués máis de oitenta traíñeiras que no cerco de xareta (traíña) ou na ardora, daban **traballo** a uns mil mariñeiros.

As crises da sardiña, os vapores e a evolución das artes irían reducindo o tamaño destas embarcacións, o que non foi obstáculo para que se seguisen construíndo ata os anos corenta nos asteleiros de ribeira. Entre 1898 en que aparece matriculada en Cangas unha traíñeira traída de Bermeo e o ano 1906, son escasas estas embarcacións e moitas proceden do norte (Lequeitio, Laredo, Luanco...), aínda que tamén hai xa algunha feita por A. García en Pontesampaio. No 1907 é cando se vai producir a aceptación desta embarcación en Cangas, matriculándose unhas corenta e diminuíndo as importadas do norte para seren os asteleiros de Moaña (Rioboo), Domaio (Ferradás, Fernández, Gómez, Pastoriza...), San Adrián (Cortegoso), Coia (Azpeitia), Bouzas... quen tomasen o relevo na súa construción. Incluso de pequenas carpinterías de ribeira de Cangas (Secundino García e Ángel Graña), de Aldán (Francisco González) e do Hío (Juan Paz Nicolás) sairían algunhas unidades desta embarcación que foi motorizada a partir de 1911 pasando as tripulacións dos 20/26 homes aos 12/14 tripulantes.

Co paso dos anos e a pesar da instalación do vapor, seguirían destacando na construción destes barcos os asteleiros de Moaña, de Domaio ou o de Cesantes que en 1940 aínda adoitaban dotar cun motor ás traíñeiras sobrevivintes.

*\*Mestre e investigador*