

## O dique de abrigo de Cangas (I)

---

No ano 1793 ve a luz un proxecto para a construción desta infraestrutura con planos elaborados polo enxeñeiro de Portos Eustaquio Giannini Bentallol



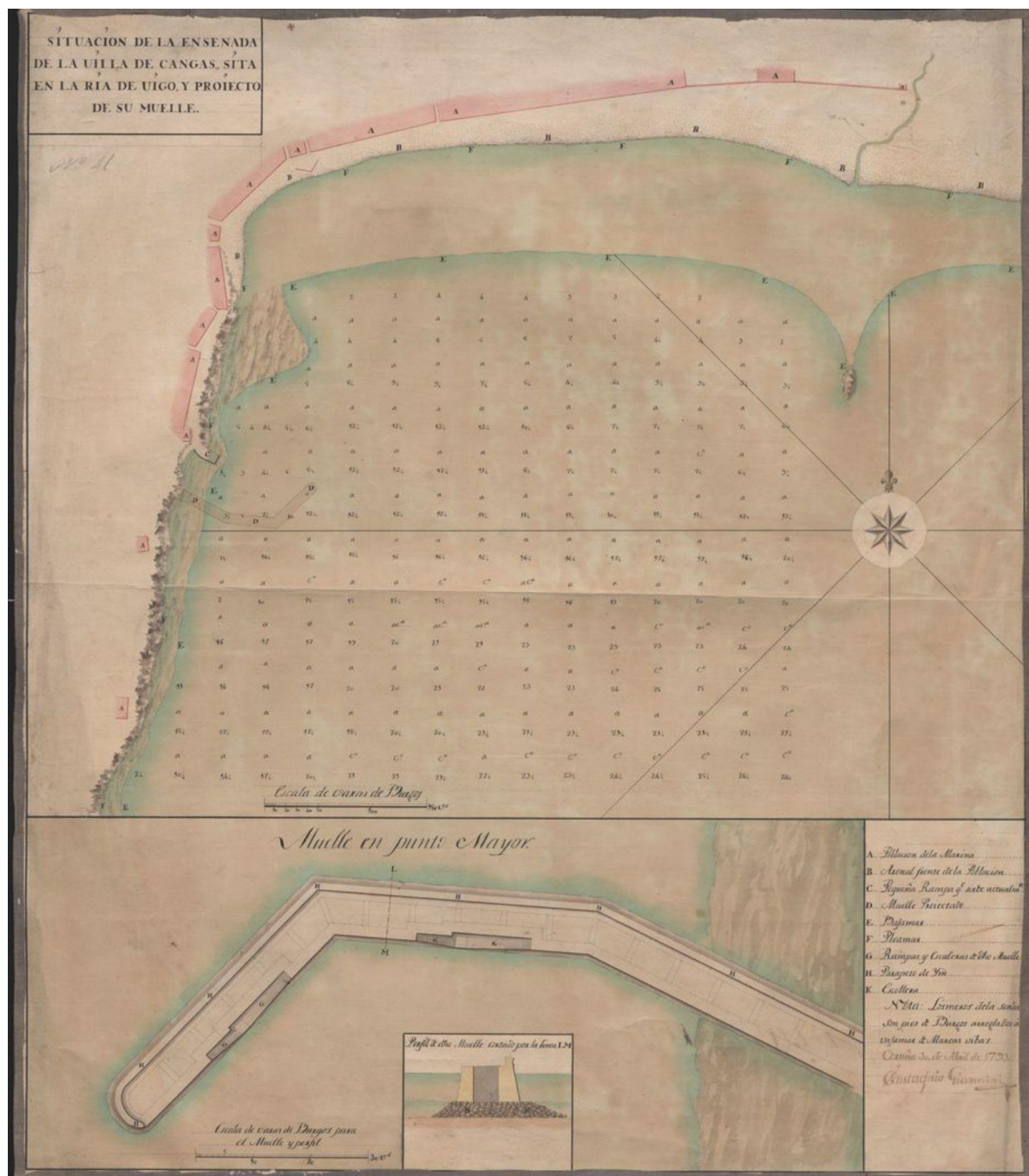
Cangas, finais de 1800. Á esquerda, o perfil do desaparecido torreón que albergaba a Axudantía de Mariña.

Antonio Graña

Cangas | 14-04-22 | Faro de Vigo-Morrazo

<https://www.farodevigo.es/o-morrazo/2022/04/14/o-dique-abrigo-cangas-i-64999954.html>

Na “Cuenta de propios de 1796” o casco de Cangas, tiña 403 veciños (entendíase por un veciño unha casa, que fai unha poboación de 1.814 persoas), dos cales 40 pertencían o Gremio de Terra, e os restantes 363 o Gremio de Mar. Éramos unha Vila totalmente desguarnecida, aberta os ventos do S e moi especialmente os do cuadrante SO. Os danos causados ás escasas infraestruturas próximas o mar eran unha constante. A paisaxe sobre a que nos asentábamos, tiña un punto común de arranque: o lugar de As Laxiñas (hoxe Praza do Progreso), onde o areal e as rochas fundíanse nunha significativa aperta. Dende As Laxiñas ata punta Rodeira, estaba formada por unha inmenso areal, sen interrupcións, cuberto maioritariamente por dunas de gran tamaño. Pola contra, dende As Laxiñas tirando ó Salgueirón, a costa era abrupta e rochosa, so interrompida por pequenas calas encorsetadas entre penedos. O proxecto do novo dique de abrigo nacía con ánimo de protexernos dos fortes temporais daqueles invernos interminables. Os lugares da Vila onde máis facían dano as inclemencias marítimas, eran: a Praia do Señal, en toda a súa extensión, e moi especialmente no entorno da Capela do Hospital, dado que esta estaba situada nunha cota realmente baixa sobre o nivel do mar; a desembocadura do río Bouzós, que facilitaba a subida do mar, ata ben entrado en terra, no lugar fronteirizo entre Cangas e Coiro, onde algunhas casas sufrían perda de cimentación; e moi especialmente no barrio do Forte, onde o derrubo de casas por mor das fortes marusías, era algo habitual.



1793 Proxecto de peirao. Retomado –con certas variacións–, a partires do ano 1900. Aparece coa letra C, o único punto de atraque onde estaba a Axudantía. Ministerio de Obras Públicas. | FOTO: ARQUIVO ANTONIO GRAÑA

A 107 anos do frustrado proxecto de Eustaquio Giannini, xurde novamente a esperanza. Chegado os anos 1890, dous coruñeses, Montero Ríos, e Alfredo Vicenti, que comezaran a súa carreira política pola circunscrición de Pontevedra, onde saíron elixidos Senadores á Cortes, coñecedores da problemática canguesa, foron quen de empurrar o suficiente para conseguir definitivamente o necesario porto; desexo que tanto ansiaban a sufrida clase mariñeira. A mediación exercida por Montero Ríos e Alfredo Vicenti foi decisiva para por definitivamente en marcha a tan ansiada como imprescindible obra. Cangas, definitivamente, pechaba un capítulo da súa historia reivindicativa; xa podería presumir dun dique de abrigo con zona de atraque. Como consecuencia dos traballos realizados, conduciu a desaparición das singulares casas a pe de mar, casas estas

maioritariamente situadas entre o que hoxe é o arranque do peirao do Comercio, e o edificio onde está a tenda de regalos Antoxo, mesmo o lado da fonte pública. Meu avó Isolino, contábame que dende o balcón desa casa, o dono, probaba as liñas do polbo. Como tamén se utilizaba o baixo, onde entraba a auga do mar, para encascar os aparellos de algodón.

Entre os anos 1893-1900, é derruído un singular edificio que non podemos pasar por alto. Onde hoxe está situado o Banco Santander había unha torre a beira do mar con aspecto de igrexa, a cal tiña unhas escaleiras de acceso para facilitar o atraque de embarcacións: A Axudantía de Mariña. Aínda que nos últimos anos da súa existencia todo indicaba que estaba abandonado. Pena é que a antiga e única foto do lugar que se conserva, non sexa todo o explícita que quixéramos.



Eustaquio Giannini Bentallol. ARQUIVO DO AUTOR

### **Biografía e traballos dirixidos**

**(Badajoz, 20/09/1750- Bos Aires 01/12/1814).** Con 12 anos, Eustaquio Giannini estudou na **Escola de Enxeñaría Naval e Matemáticas de Barcelona**. Acabados os estudos ingresou no exército como capitán de navío e Enxeñeiro de Portos e Canles. Era fillo da cartaxeneira Margarida Bentallol e de Pedro Giannini, militar de orixe italiano. No 1776, é destinado a Ferrol. E dende a capital departamental, **é enviado a Santander e Guipuzcoa, nun curto período de tempo, onde tería a misión de escoller madeiras para logo ser empregadas na construción de novos navíos para a armada**. Volve novamente a Ferrol, onde cumpriría unha estadía de dúas décadas. No ano 1804 toma o camiño de América e recala na Arxentina, co encargo de elaborar un proxecto para modernizar as instalacións do porto da Capital. O deseño foi feito realidade case un século máis tarde,



pero na actualidade séguese a considerar a Giannini o pai do vixente trazado do porto de Bos Aires. En 1809 sofre novamente traslado a Asunción (Paraguai), onde exerce como gobernador intendente da colonia española. Por certo, sería o penúltimo gobernador, dado que Paraguai proclámase independente o 4 de setembro de 1810.

Regresa a Bos Aires, onde cae enfermo. Falece o día 1 de decembro do 1814. No ano 1783 elabora un estudo co fin de recoller as peculiaridades dos montes e ríos de Viveiro e de Ribadeo: pretendía adaptalos para que as embarcacións poideran remontalos o máximo posible. **Entre 1788 e o 1790 realiza a obra que máis fama lle aportou: a reconstrución da bimilenaria Torre de Hércules, de 68 m. de alto. Neste proxecto tivo axuda do seu propio irmán Xosé Giannini, tamén enxeñeiro. A torre foi construída na metade do século I, baixo a dominación romana,** e fora proxectada polo arquitecto luso nado preto da actual Coímbra, de nome Gaio Servio Lupo. No tempo que estivo destinado en Ferrol, combinou os traballos na Torre de Hércules, cunha nova formulación das infraestruturas do porto ferrolán, necesarias para o desenrolo económico da cidade. No ano 1791 escribe unha memoria e realiza un proxecto sobre as posibilidades de facer navegable o río Miño, dende A Guarda ata Ribadavia (Ourense). Anos máis tarde, a idea é secundada polo clérigo e economista, o ilustrado natural do Concello de Curtis (A Coruña), Pedro Antonio Sánchez Bahamonde (1749-1806).

A intención era dar saída ó mar os produtos do Ribeiro, e moi especialmente os seus caldos. Aseguraban que lle daría un pulo á maltreira economía ourensán, e mesmo a galega. Pero... o elevado custo do proxecto deu o traste coas expectativas creadas. Ó final houbo que agardar nada menos que 75 anos, ata que o 31 de marzo do ano 1881 chegou a primeira locomotora a cidade de Ourense procedente de Vigo. A conexión coa costa, xa era unha realidade.

**O 30 de abril de 1793 sae a luz oficialmente, en A Coruña, o proxecto dun dique de abrigo para Cangas, que arrancaríase daquela en o lugar de Punta Maior** (mesmo lugar de arranque do “muelle vello”). Esa infraestrutura que viña cumprimentada pola construción dunhas chabolas para os mariñeiros (tal como se pode ver no proxecto), e que ocupaban a totalidade da lonxitude do peirao, pola parte O. Pero... morreu no intento, o mencionado proxecto, nunca chegou a se realizar. Non obstante o ano 1793 marcou o inicio dunha dura batalla, moi prolongada e constante o través do tempo, coas administración de Obras Públicas, ata conseguir a necesaria infraestrutura. Neses intres gobernaba en España o tandem Carlos IV-Godoy. O 30 de abril de 1793 asinábase o proxecto de construción dun máis que necesario dique de abrigo para a Vila.