

O SEIXO NAS RUTAS DO TERRITORIO (1730-1930)

Bernardo Máiz Vázquez

A ría de Ferrol, enmarcada entre os 8° 09' / 8° 21' Norte e os 43° 27' / 43° 31' Oeste, é un espazo reducido e pechado de apenas vinte e seis quilómetros de lamia de auga, que foron case cincuenta e que recheos, peiraos e pontes foron reducindo. Aberta a ría cara ao Sudoeste por unha estreita boca, a distancia mariña máxima entre unha a outra ribeira non chega ás tres millas, facendo aínda hoxe máis doada e breve a travesía marítima que dar a volta enteira por terra. Na ribeira sur desta ría (a que os ferroláns denominan a Outra Banda) está situado O Seixo, topónimo galego derivado da palabra latina *saxum*, unha rocha de material duro ou un cadullo de cuarzo; nunca un seixo pode ser un “*seijo*”, que nada significa, polo que o uso dese vocábulo só é manifestación dunha gheada castrapenta na fala e aberrante falta de ortografía na escrita.

Por razóns de estratexia naval, de mediados do século XVIII en diante todo Ferrolterra medrou, mais ata entón pouco máis grande era a vila de Ferrol do que A Graña, Neda ou Mugardos, O Seixo un mínimo arrueiro de pescadores, recollido nos mapas da época (ilust.1) como apenas unha ducia de casas e casopas apreixadas na beira do mar entre o gran seixo que nos da nome polo Suroeste e a que é coñecida como a Banda do Nordeste. Interpretando un pequeno debuxo, practicamente esvaecido, perceptible nun ángulo do protocolo co que regularon en 1771 o transporte oficial por O Seixo do correo de/para Ferrol, atendido daquela por un Pascual L. Varela que



Ilustración 1: Mapa circa 1730

ofrecía tamén cabalerías e pousada, apreciamos edificacións só no lado esquerdo mirando dende o mar e diante delas o camiño e a ribeira, semellando que tal pedra, que aparenta no debuxo citado unha certa sección angular contra o norte-sur, estaba situada nas coordenadas 43°27'35"N/8°13'10"W, entre o edificio que como casa de postas que foi mantén na fachada as argolas usadas para prender as cabalerías, e a que denominamos Casa da Marina (ilust.2), levantada máis tarde, primeiro bar e salón, despois con usos societa-rios e, posteriormente, residencia privada.



Ilustración 2: Casa da Marina

A transformación demográfica, económica e social de Ferrolterra veu da elección en 1726 das ribeiras d'A Graña para os arsenais do Rei; ese cambio foi especialmente grande de 1756 en diante, cando iniciaron as obras para a construción dun gran estaleiro, un Arsenal e unha cidade que, xerando traballo, atraeron poboación e aportaron a esta terra unha modernidade sorprendente en comparanza coa Galiza e a España da época, Ferrol definido daquela por Martín Sarmiento como *“la isla científica de Europa”*. Nunha Ferrolterra excéntrica e periférica, na que o único camiño aberto era o mar e as comunicacións por terra chegaron ben tarde, o mundo naval se conformou como principal motor económico dun territorio que, dende o século XVIII a estes comezos do século XXI, xerou riqueza e, consecuentemente, atraeu poboación nos períodos de suba da construción naval (de 1730 a 1790, de 1850 a 1895, de 1910 a 1934 e de 1960 a 1985), seguidos de catro profundas crises. Ferrolterra enteira e nomeadamente O Seixo, tan próximo a Ferrol e tan dependente del, pasou por esas mesmas etapas, boas e malas.

1. OS CAMIÑOS DA TERRA

Cornide Saavedra recolleu en 1764 que “(...) o lugar de Seixo que está situado en frente de Ferrol, y es donde se embarcan los pasajeros (sic) para cruzar la ría”, sinalando a documentación dun preito pesqueiro de 1784 aquel gran pelouro de cuarzo como “*seixo de atracar con buen mar*” e punto onde nacía o antigo e deteriorado camiño real que pola Rega, Boado e Pumido levaba cara a Pontedeume-Betanzos-Lugo-Madrid, trazado perceptible na cartografía do século XVIII e nos mapas militares do século XIX (ilust.3), vía esta que entre 1863 e 1868, a proposta do eumés Saavedra Meneses cando Director de Obras Públicas, redeseñaron e anchearon como “*Carretera Cabañas-Mugar dos*”, abrindo un “*Ramal Gallada-Puerto del Seixo*”.

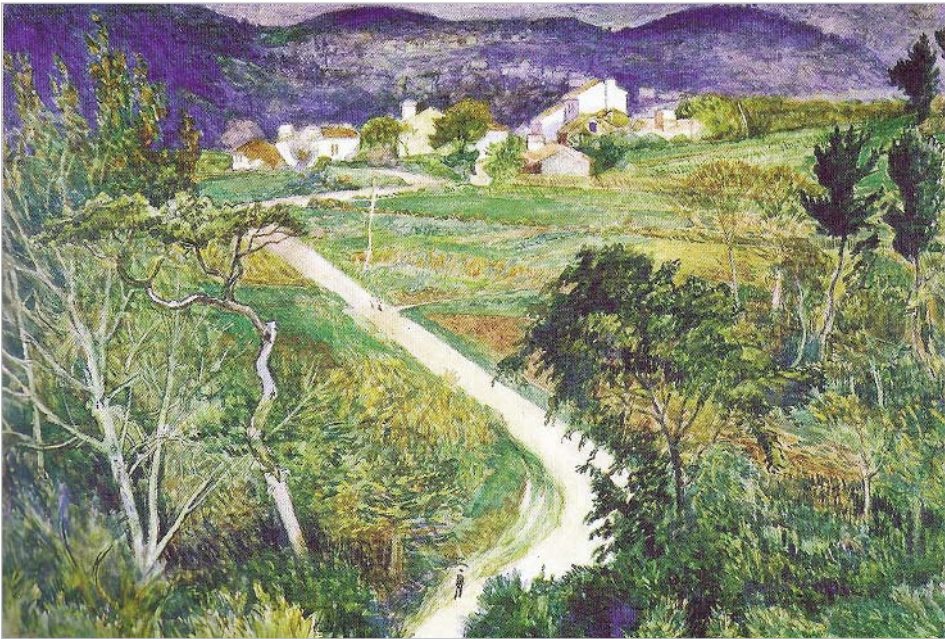


Ilustración 3: Bello Piñeiro. Carretera d'O Seixo

No mesmo período, incluída a rampla de atraque d'O Seixo (con outras en Mugar dos, Pontedeume e Ares) no proxecto principal da construción entre 1857 e 1864 do peirao de Curuxeiras e da Punta do *Martillo* en Ferrol, aquel enorme seixo branco foi achantado, ficando baixo o pavimento de pedrugallo dunha “*pequeña plazoleta protegida del oleage (sic) con petriles por el Nordeste y por el Sur-Suroeste*”, cabeza por terra de aquel primeiro peirao, construído “*con muros exteriores de fábrica de sillería y mampostería en la parte de obra fuera del agua*”, unha rampla ben máis curta que a actual, alon-

gada por primeira vez cun orzamento aprobado en 1928. Nesa praza mariñeira, que os nativos denominan O *Muelle*, remata a carreteira e o ramal citados máis atrás, hoxe a estrada AC-132 ou avenida d'O Seixo.

Camiños menores e unha tupida rede de carreiros conducían a Franxa pola antiga costa da Pita e polo Foxo (ilust.4), a Maniños polo Coruto e pola Rega, a Mugar dos polo

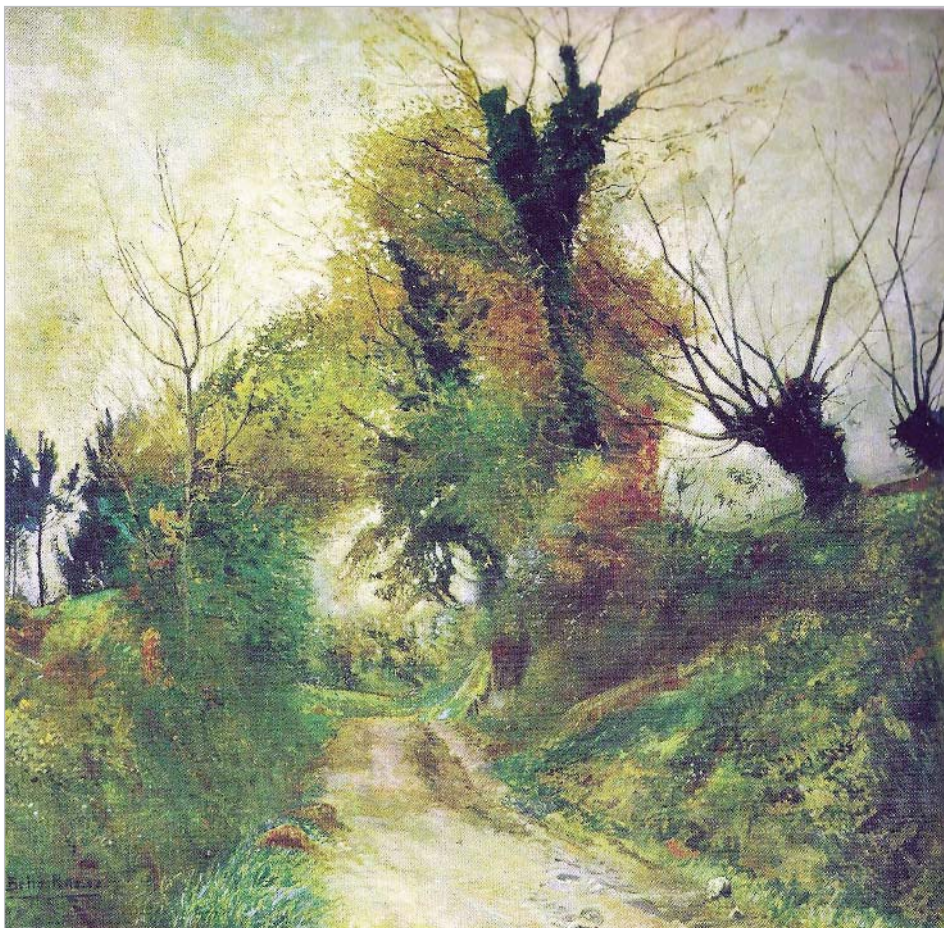


Ilustración 4: Bello Piñeiro. O Foxo

Monte e San Vitorio. Nestes dous últimos casos comezaron deseñar en 1918 unha estrada d'A Pedreira a Maniños que non deron rematado ata 1938, oficialmente, pois o tramo dende O Seixo ata Maniños, dous quilómetros que os aborixenes seguen coñecendo como Carreteira Nova e as institucións oficiais bautizaron como CP 3504 ou avenida Bello Piñeiro ou Estrada d'O Seixo, non foi transitable ata tres anos despois.

Para continuar ruta, ou para chegar, había un servizo de transporte regular Pontedeume-O Seixo-Pontedeume, servido por carros arrastrado por cabalos que no ano 1876 estaban ás ordes dun Antonio González Seixas (avó materno do aviador Piñeiro) quen, no “Almanaque para 1881”, garantía en Ferrol os “Carruages (sic) para el servicio público diario con enlace con las lanchas”. Despois, a cabeza estaba en Pontedeume, servida a ruta polo coñecido como Coche do Choco, continuando en 1912 o señor Jesús o Mandadeiro, quen saía a cotío de Pontedeume ás 7 da mañanciña cara a O Seixo e ás 6 do serán retornaba cara a Pontedeume, guiando un carro arrastrado por un cabalo tan sousegado como sabio, pois coñecía os lugares do itinerario nos que debía parar. Este servizo comezou minguar na década 1920-1930, eliminado polos “coches de linea” motorizados; hai referencias orais que indican que no outono de 1935 desapareceron aquelas demoradas viaxes regulares con tracción animal.

Achegándose as obras do ferrocarril Betanzos-Ferrol, dous emprendedores locais (os señores Braxe e Bayolo) quixeron traer en 1902 a vía cara O Seixo, conseguindo que nos planos e memoria do proxecto a liña férrea seguira dende Cabanas ata Redes, esgallara alí nun ramal perto do mar por Seselle-Pedros-O Seixo-Maniños-Barallobre e outro interior por Franza-Barallobre, empatando os dous para continuar cara a Ferrol, ou viceversa. Porén, o elevado prezo dos terreos a expropiar e o das cinco estacións a levantar, motivou a substitución no proxecto definitivo deses dous ramais por un túnel de 361 metros, do Regueiral de Caamouco á Teupoeira de San Xoan, mantendo absurdamente a denominación de Franza (ilust.5) para unha estación que está fisicamente en San Xoan de Piñeiro.

COMUNICACIÓN FERROVIARIA

Horario entre Ferrol, Betanzos y Coruña

TRENES	Número	HORAS DE LLEGADA A										ENLACES			
		Ferrol	Neda	Perillo	Maniños	Franza	Cabelebas	Puentedeume	Perbes	Miño	Padorne	Betanzos (P.)	Betanzos (N.)	Para Coruña á	Para Coruña de
Ascendentes	2	7,48	7,57	8,3	8,8	8,15	8,23	8,26	8,42	8,50	8,56	9,3	9,17	11,23	>
	4	13,17	13,26	13,33	13,39	13,47	13,56	13,59	14,15	14,23	14,30	14,37	14,52	15,35	>
	6	17,40	17,49	17,55	18	18,7	18,15	18,18	18,34	18,42	18,48	18,55	19,10	20,40	>
	59	18,58	19,8	19,17	19,24	19,32	19,42	19,45	20,2	21,12	20,23	20,31	>	>	
	61	8,50	8,55	8,27	8,32	8,13	8,2	7,55	7,44	7,30	7,24	7,16	>	>	
Descendentes	1	12,17	12,3	11,55	11,51	11,44	11,33	11,27	11,17	11,5	10,59	10,50	10,42	>	9,28
	3	16,46	16,33	16,26	16,22	16,16	16,5	15,59	15,49	15,38	15,32	15,23	15,15	>	>
	5	22,22	21,9	21,2	20,58	20,52	20,41	20,35	20,25	20,14	20,8	19,58	19,50	>	18,36
	61	8,50	8,55	8,27	8,32	8,13	8,2	7,55	7,44	7,30	7,24	7,16	>	>	
	61	8,50	8,55	8,27	8,32	8,13	8,2	7,55	7,44	7,30	7,24	7,16	>	>	

BILLETES DE IDA Y VUELTA

FERROL	2*	3*	BETANZOS P.	2*	3*	BETANZOS N.	2*	3*
Neda	0,65	0,40	Betanzos, Norte	0,70	0,45	Betanzos, pueblo	0,70	0,45
Perillo	0,95	0,60	Miño	0,95	0,60	Miño	1,25	1,30
Maniños	1,05	0,65	Puentedeume	2,10	1,25	Puentedeume	2,80	1,70
Franza	1,30	0,80	Franza	2,80	1,70	Franza	3,25	2,05
Puentedeume	1,85	1,15	Maniños	3,15	1,90	Maniños	3,70	2,25
Miño	2,80	1,70	Perillo	3,25	1,95	Perillo	3,95	2,40
Betanzos, pueblo	3,55	2,15	Neda	3,70	2,25	Neda	4,30	2,60
Idem, Norte	4,00	2,40	Ferrol	3,55	2,15	Ferrol	4,00	2,40

ADVERTENCIAS.—1* Estos billetes de ida y vuelta, se expenden los domingos y días festivos, desde cada una de las estaciones de la línea á las de Betanzos (P.), Betanzos (N.) y Ferrol.—2* Diariamente queda limitada la expedición de estos billetes, pudiendo solo hacerse uso entre las estaciones siguientes: de Betanzos (P.) á Betanzos (N.); de Ferrol á Betanzos (N.), y de Puentedeume á Betanzos (N.) y á Ferrol.

Ilustración 5: Horario ferrocarril. 1913

2. OS CAMIÑOS DO MAR

Como deixamos anotado, a vía marítima era a máis importante para a comunicación e representou un factor substancial do crecemento local d'O Seixo, lugar de tránsito. Hai citas a este transporte náutico na documentación do servizo de correos polo mar que durou de xeito regulamentado canto menos de 1763 a 1877, unha saca de correo que en 1848 chegaba a O Seixo para Ferrol e Mugar dos tres días á semana (luns, mércores e venres) e continuaba dende o Seixo cara Pontedeume en cabalería, mesmo medio polo que chegaba. Porén, non só pasaba o correo de Ferrol polo peirao d'O Seixo, senón que, medrando Ferrol ao abeiro do sector naval, chamando por construtores de navíos e persoal para a Armada Real, demandaba abundante man de obra e cada vez máis cantidade de suministros alimenticios, coiros, lenzos, leña, cestas...; moitas desas mercadorías chegaban a Ferrol polo camiño do mar dende O Seixo. Serva como exemplo o que escribiu en 1859 Montero Arostegui: *“Ferrol, además de su mercado semanal del miercoles para los frutos del país, celebra una feria el tercer domingo de cada mes, adonde concurren todas las producciones de aquellas comarcas, consistentes en granos, mantecas, mieles, lienzos, lino, hilos, aves, ganado de cerda, carnes saladas, herrajes y otras obras de cerrajería y carpintería”*. Daquela comezaban establecerse hábitos, expresións e actitudes acumuladas co tempo e perdurábeis, e medraba un ricaz anecdotario darredor dunha travesía que para uns era unha pequena aventura e para outros só costume.

Dende que temos referencias á estas pasaxes ata a introdución da propulsión mecánica na navegación da ría a fins do século XIX, as embarcacións que andaban no transporte de carga e pasaxe eran practicamente iguais que as de pesca, polivalencia de formas e de usos que continuou. Un documento de 1770 recolle a morte de once persoas no afundimento, por colisión, dunha lancha que conducía pan para a tropa acuartelada en Ferrol dende Neda ao Arsenal contra outra embarcación de pasaxe, lancha que, probabemamente, tiña as características que coñecemos por un contrato de compra-venta datado o 23 de xullo do ano 1787 onde están recollidos os nomes de dous veciños d'O Seixo e as medidas dun deses barcos, pois Miguel Martínez vendeu a Domingo Suárez por 800 reales, *“(…) una lancha propia para el pasage (sic), de 16 codos de quilla y ciento cuarenta quintales, un palo con su vela, seis remos, bancos, resón y amarras, surta en el Puerto del Seixo”*: aplicando as medidas actuais esa embarcación tiña 10-11 metros de eslora, lonxitude que mantiveron ata a o último terzo do século XX as lanchas tradicionais desta área.

Entre as moitas referencias a esa comunicación marítima no século XIX, coñecemos o pago da pasaxe da ría nun recibo emitido por un oficial de artillería que, vindo dende Betanzos, embarcou n'O Seixo cara a Ferrol en 1833, ou a cita de Madoz en 1848: *“Seixo (...) en este se embarcan los que se dirigen a Ferrol por evitar el rodeo de dos leguas”*. Tamén embarcaron en Ferrol para O Seixo o 17 de outubro do 1872 os republicanos que fuxían ao comprobar que a república federal que proclamaran en Ferrol non tivera acougo no resto de España. Dependendo da autoridade de Mariña os fretes e os pre-

zos da pasaxe, e sendo a ría de Ferrol o lugar de Galiza no que existían máis liñas de comunicación marítima interior, nesa cidade publicaron en novembro de 1877 as primeiras normas para ese transporte, mercé ás que sabemos que o prezo da viaxe O Seixo-Ferrol ou viceversa era nesa data de 0'50 pesetas (0'0030 euros) con equipaxe de man, pagando aparte por cada vulto segundo as súas características, a non ser que houbera frete completo da embarcación, pois nese caso o prezo era de 5 pesetas. Temos constancia de que nese tempo navegaban lanchas que transportaban a “maestranza” ao interior do Arsenal Militar.

Sendo O Seixo punto natural de aproximación a Ferrol de moitos viaxeiros de lonxe, de Pontedeume e máis alá, de Andrade, de Boebre, de Viadeiro, Castro e das terras altas de Monfero. Precisamente, é ben ilustrativo das relacións mariñáns-montañeses e das condicións das viaxes antes do implantamento do vapor no transporte de ría, un escrito do pintor Felipe Bello Piñeiro, nado n'O Seixo en 1886:

“Una de las escenas más divertidas entre las que solíamos presenciar de niños era el embarque en los muelles de los aldeanos que, desde el interior de la comarca, bajaban a vender en Ferrol sus rústicas mercancías.

Era entonces lo que pudiéramos llamar la edad de oro de la flotilla de veleiros, que fue durante muchos años el orgullo de la ría ferrolana, embarcaciones finas y andadoras, con grandes velas latinas que partían para Ferrol, diestramente gobernadas bajo la brisa del nordeste, hundiendo materialmente en el mar la banda de sotavento y dejando entrar el agua a torrentes por la amura contraria, entre el espanto y la protesta airada de los pobres pasajeros que, amontonados en el fondo de la cala, asomaban por la borda las cabezas e las retiraban apresuradamente, mojadas por los traviesos “salseiros”.

Tripulaban esas lanchas de vela, o “lanchas de pasaje”, marineros que no perdonaban ocasión de zaherir a quienquiera que se aventurase en sus dominios, pero nunca se hallaban más a su gusto que cuando tenían que habérselas con la gente del interior, con los “montañeses”, que para ellos lo eran todos los seres humanos que de más allá de Pontedeume provenían. La aparición de los aldeanos en la carretera, vestidos a la antigua usanza, cargados de productos agrícolas, de varas, o de cestos, de sellas o de zuecas, producía siempre unha algarabía tumultuosa entre la gente del muelle.

A veces, en lo alto del camino, aparecía una gigantesca torre de cestas blancas. Se la veía avanzar presurosamente, cuesta abajo, sostenida por dos piernas humanas, y seguir una marcha firme y tranquila hasta llegar a la plazoleta inmediata al embarcadero. Una ola de mozos, viejos y chiquillos la rodeaba y envolvía, como envuelve el mar una peña solitaria. A

veces tenían esas escenas un final imprevisto y serio. Bastaba para imponerle una viejecita, de ojos pequeños y mirada dura, trazando con su hoz, en derredor de su menuda figura, un círculo que ninguno de aquellos robustos mocetones osaba franquear... O un aldeano silencioso, el cual, abandonando por un momento su carga, requería la “aguillada” y se lanzaba brioso contra la aguerrida turba. Cuando no salía a relucir una faca. Con esto, un orden relativo volvía a reinar en el muelle.

Pero de la montaña venía algo más que las torres de cestas y los mangos de azada; algo mucho más importante para los habitantes del pueblecito mariñán que las sellas, las zuecas o los candiles: ¡Venían remos! ¿Como era posible que aquellos hombres que se espantaban de los “salseiros” y de ver entrar el agua por los imbornales pudieran construir aquellos grandes y magníficos remos? ¡Que admiración la de los marineros ante un remo fuerte y bien labrado! La canalla maleante y burlona se tornaba entonces más seria que frente a la hoz y la faca, y, prendida por los viejos, rodeaba respetuosamente al montañes y a su preciosa mercancía”.

Como deixamos indicado, antes da propulsión a vapor e das lóxicas modificacións da estrutura dos buques que eran imprescindibles para acomodar máquinas, combustible, transmisión e hélices, as embarcacións que facían o servizo de pasaxe eran iguais en medidas ás lanchas de pesca, non tiñan cuberta e a bancadas eran móbiles, de xeito que se adaptara a capacidade interior ao volume das mercancías e ao número de pasaxeiros, e as ilustracións dan conta de que case todas as lanchas de transporte cambiaron entre 1910 e 1930 as velas latinas polas de cangrexas e foque (ilust.6), pois permitían cargas maiores e mellor acomodo da pasaxe.

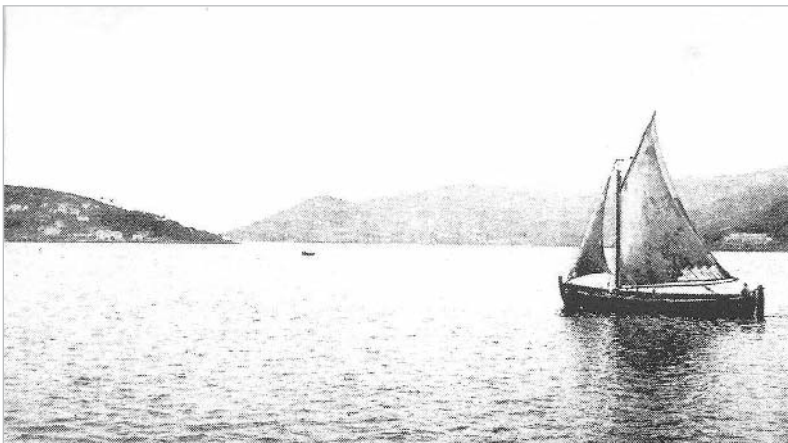


Ilustración 6: Lancha na ría de Ferrol. C. 1925

Coñecemos nomes de armadores-patróns d'O Seixo e de lanchas nas que navegaban no remate do século XIX e nas primeiras décadas do XX, viaxes sen horarios estables de saída ou chegada, pois a travesía dependía das condicións do mar, do vento, e, caendo este, da forza dos remadores: en 1915-1920 o señor Agustín Rey armaba tres lanchas, unha delas a “Filomena”, nome da súa muller e outra, a máis duradeira, a “Hilaria”, nome dunha súa filla; o señor Cartelle armara a “Golondrina”, que despois navegou algo a vapor; o señor Lorenzo patroneaba a súa “Flor de España” (ilust.7), en lembranza do nome da fábrica de puros cubana na que gañara os cartos para armar a embarcación. Sendo os tres citados xente con iniciativa, asociáronse ao patrón Cancela e aos inversores Brage e Junquera para crear en 1922 a “Compañía de lanchas El Seijo-Ferrol S. L.”, cunha flota de catro lanchas a vela e a “Pérez Galdós” propulsada por vapor, unha antiga boniteira que n'O Dique adaptaron á pasaxe

cunha cámara en popa; xuntóuselles en 1925 o señor Tomás Vila Cobas coa lancha “Oliva” (ilust.8), tamén de vapor, ás que sumaron, comezando os anos trinta, a

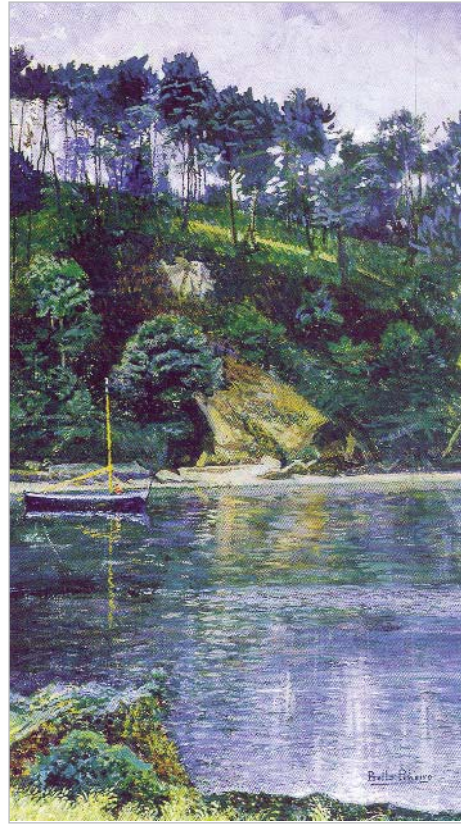


Ilustración 7: Bello Piñeiro. Lancha “Flor de España”

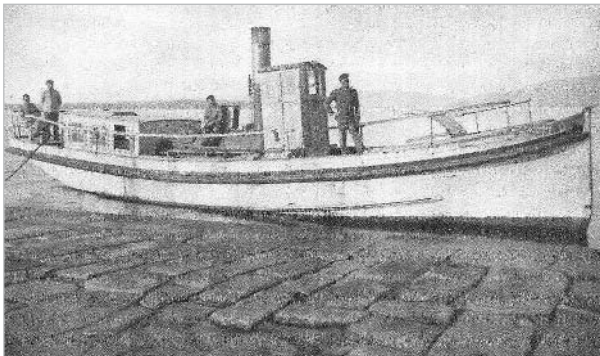


Ilustración 8: Lancha “Oliva”



Ilustración 9: Bello Piñeiro. Lancha “Beiramar”

“Beiramar” (ilust.9) máis grande, con dúas cámaras e “toldilla” con asentos, aínda hoxe en uso como remolcador; cando a demanda o facía preciso alugaban como reforzo a “Galicia”, embarcación que posteriormente, en xullo do 1939 e como “Ramón”, salvou a vinte sete republicanos que nela deron chegada a Francia fuxindo das gadoupas do franquismo.

Dende os intres da mecanización náutica, arrombadas pouco a pouco as lanchas de vela, este transporte permitía unha fluencia segura nas comunicacións navais, de xeito que na ría de Ferrol funcionaban regularmente sete rutas de pasaxe. Na liña d’O Seixo en 1925 había billetes para unha viaxe (0’25 pesetas), de ida e volta (0’35 pesetas), abonos mensuais (7’50 pesetas para dúas viaxes cotiás e 10’00 pesetas por catro viaxes, prezos estes moi vantaxosos), e garantía de horarios regulares, agás cando, por forte temporal, a Comandancia de Mariña poñía bandeira vermella e pechaba a ría á navegación menor. Ben cedo desatracaba d’O Seixo a chamada “lancha da Mestranza”, que conducía aos traballadores dos estaleiros dentro da factoría; cun primeiro retorno ás 07’00, a lancha saía d’O Seixo cada hora dende as 07’30 horas ata as 20’30 horas no inverno e ás 21’00 horas no verán, mentres os horarios de saída de Ferrol eran ás horas; dez anos despois os prezos

e os horarios eran iguais. Eran centos as persoas que usaban a cotío deste transporte e aínda máis numerosas as que viaxaban na mañá dos festivos de verán ata a rampla d'O Seixo para dirixirse dende ela ás praias da ría de Ares ou ficar en Beiramar, nos soutos e prados do camiño, regresando a Ferrol co solpor.

Fusionada en 1946 a liña d'O Seixo coa de Maniños, continuou aberta esta ruta ata a década dos setenta do século XX, mais cando variaron rapidamente as infraestruturas (apertura da Ponde das Pías en 1967), facilitando o transporte público e privado por estrada e modificando o concepto de espazo-tempo, de xeito que o número de pasaxeiros en lancha foi indo a menos ano a ano. Aínda estando cronoloxicamente fóra deste estudo, vai reproducido un parágrafo propio sobre o fin das lanchas de pasaxe:

“Sendo as dúas dun tépedo mediodía de febreiro do 1977 a lancha “Segunda Josefa Amalia” rendeu a súa última viaxe regular na liña de pasaxe Maniños-O Seixo-Ferrol. Íamos a bordo o seu patrón Manuel Fernández, no motor o señor Pepe Pazos “O Maquinista” (xubilado) e media ducia de pasaxeiros, navegantes esa vez apenas pola saudade do que semellaba a morte dun transporte no que ficaba moito da nosa vida; a miña muller -coñecedora dos vapores da ría de Vigo- e eu cos nosos fillos quixemos coa nosa presenza dar un adeus nostálxico ao que desaparecía”.

Dese xeito tan sinxelo e silandeiro perdemos un dos elementos caracterizadores d'O Seixo e da ría enteira, só retomado cando o “Discoverer Enterprise” rompeu a Ponte das Pías en xaneiro do 1998 cortando as comunicacións entre unha e outra banda dunha ría pola que navegamos de novo usando as rápidas, boas e seguras liñas marítimas.