

INTRODUCCIÓN

Xosé Manuel Santos Solla

Alberto Martí Ezpeleta

A paisaxe, a historia, a cultura de Galicia en definitiva, está moi relacionada co mar. Os aproximadamente 1.300 quilómetros de liña costeira, malia afectar directamente a unha porcentaxe relativamente reducida de concellos, deixa unha pegada alén das vilas e aldeas ribeirás. Resultaría simplista de máis dicir que Galicia é un territorio eminentemente marítimo ou basicamente interior, pero o certo é que o noso contacto co mar forma parte da nosa herdanza cultural, inflúe nunha parte importante da nosa vida actual e probablemente sexa un dos elementos centrais do noso futuro.

Parece que é unha idea asumida que Galicia é un territorio periférico no contexto dun Estado tamén periférico en termos de localización. A esa posición no extremo suroccidental do continente europeo se lle engade un macizo montañoso que, sen ser excesivamente elevado, si ten dificultado as comunicacións cos dominios ástur-leoneses e casteláns, aínda que non coas terras alén do Miño. Esta realidade xeográfica en certa medida serviu de xustificación para retardar todos aqueles investimentos en infraestruturas que permitisen unha conexión máis fácil co resto do Estado español. Non esquezamos a demora coa que chegaron as autovías (a do Cantábrico por certo sen terminar) ou o atraso que continúa a acumular o novo camiño de ferro que mantén o trazado radioconcéntrico que organiza Madrid.

Porén, este carácter periférico histórico e asumido hogano como algo inevitable e imposto polas condicións dunha barreira natural, ten o seu contrapunto na fachada marítima. Paradoxalmente, apenas se fala nada da nosa centralidade face a ese posicionamento litoral nin se lle presta a atención, ou iso cremos nós, que merece tan estratéxica localización. Lembremos que polo mar se move a maior parte das mercadorías que circulan no mundo, sendo a eficacia do transporte marítimo para as medias e longas distancias fundamental para entender procesos como a (des)localización industrial.

Neste contexto Galicia non só conta con magníficos portos senón que tamén goza dunha localización moi boa na fachada atlántica europea que segue a ser un dos grandes espazos da economía mundial con corredores marítimos polos que circulan cada día centos de barcos. Talvez esteamos obsesionados de máis coa mobilidade terrestre e aérea e estamos a deixar nun innmerecido segundo plano o transporte por mar, cuxa relevancia probablemente non valoramos abondo.

Historicamente falando a importancia dos países marítimos definiu as potencias hexemónicas durante moitos séculos. Lembremos, só na perspectiva europea, os venecianos, portugueses, españois, holandeses ou ingleses. O estratega británico McKinder ao longo da primeira metade do s. XX foi expondo a súa preocupación pola posible aparición de potencias terrestres que puidesen pór en perigo o dominio do Reino Unido, que se baseaba en boa medida no control dos océanos.

Resulta, pois, difícil de xustificar un hipotético atraso económico de Galicia argumentando apenas unha localización periférica e unha accesibilidade terrestre complicada. Obviamente, desde unha perspectiva de dependencia dunhas políticas económicas orientadas a reforzar un Estado centralizador si. Porén, a idea de illamento non é tal se temos unha ollada diferente. De feito, o litoral foi en numerosas ocasións a panca para impulsar as terras do interior, malia as dificultades existentes. Por exemplo, a prosperidade de cidades e vilas costeiras chegaba a estar moi condicionada pola exportación de produtos agrícolas ou gandeiros, como era o caso do viño do Ribeiro ou o vacún con destino aos países que estaban a iniciar a revolución industrial, como o Reino Unido.

Infelizmente esa conexión interior-costa foise perdendo e hoxe é o litoral o que concentra a maior parte da xeración de riqueza do país, algo que non é exclusivo de Galicia. Quizais a última interacción tiña sido o papel de portos da emigración que tiveron A Coruña e, sobre todo Vigo, a partir dos últimos decenios do s. XIX. Milleiros de habitantes de zonas rurais foron estimulados a abandonar as súas parroquias entrando o sector agro-gandeiro nunha crise da que nunca volveu saír e deixando baleiras, ou case baleiras, centos e centos de aldeas.

No entanto iso acontecía, as cidades e vilas portuarias foron aumentando o seu dinamismo e integrándose nun sistema urbano que vai desde Ferrol-A Coruña ata Vigo e que ten unha pequena réplica na Mariña de Lugo. A pesca e a industria conserveira, os movementos de persoas que van para a emigración, a construción de buques ou máis tarde a implantación de actividades orientadas á exportación ou á importación, deron un importante pulo a estas rexións marítimas aumentando de xeito notable o diferencial co interior.

O dinamismo xerado en torno dos portos transmítese e retroaliméntase na propia sociedade que innova e se adapta aos tempos de xeito moito máis rápido. Así vanse reinventando e incorporando novos elementos. Por exemplo, o turismo litoral que implicou no crecemento económico moitos concellos, aínda que tamén foi acompañado de novos problemas. Ou a agricultura, como é o caso do viño nas Rías Baixas. Mentres o interior continúa a profundar na súa agonía, sendo as políticas públicas incapaces de restablecer a conexión co litoral que tan ben funcionou noutros tempos.

A consecuencia é que hoxe nos encontramos con dúas Galicia ben distintas. Unha interior, na que só sobreviven pequenas illas de desenvolvemento, fundamentalmente urbanas; e outra litoral, organizada en torno ao chamado Eixo Atlántico, ao que se lle engade o corredor da Mariña. É certo que tamén non se pode xeneralizar nin considerar os territorios costeiros como unha única realidade. De feito, a Costa da Morte mantén toda unha serie de problemas que ás veces parecen máis propios do interior; mais lembremos que en moitas ocasións os concellos desta comarca reducen o seu contacto co mar a pequenos portos que aproveitan abrigos naturais, no entanto a economía rural, talvez menos simbólica nesas terras, é moi importante.

Resulta obvio sinalar que tanto en termos demográficos como económicos Galicia xira en torno aos dous nodos que representan as áreas urbanas de Vigo e da Coruña e en ambos os casos os seus portos son elementos centrais do seu desenvolvemento. A cidade olívica ten un carácter claramente atlántico, envorcada cara á ría. O seu crecemento urbano está intimamente vinculado co mar: o porto da emigración, a pesca e a súa transformación, os estaleiros, a industria exportadora ou mesmo a investigación plasmada nos anos máis recentes no Campus do Mar.

Tamén A Coruña é inseparable do mar, desde a Torre de Hércules ata o seu papel relevante durante a Idade Moderna como porto relacionado coa monarquía dos Habsburgo. Xa en tempos contemporáneos a cidade foi pioneira na promoción dunha actividade que co tempo sería un sinal de identidade do mundo actual, o turismo e o aproveitamento das calidades terapéuticas das augas mariñas que logo evolucionaron para un uso máis social.

Non só estas dúas grandes cidades representan esa identidade de Galicia co mar. Non se entende Ferrol sen a Armada e sen os estaleiros. O gremio dos Mareantes de Pontevedra foi protagonista da historia da cidade. Tamén vilas como Baiona, Noia, Viveiro, Rianxo, Ribadeo, Cangas ou Fisterra, entre outras moitas, non poden explicar a súa existencia sen a omnipresencia do mar que marca o carácter das súas xentes e serve para explicar o seu devir no tempo.

Talvez de todas as actividades ligadas co mar a máis simbólica sexa a pesca, tamén o marisqueo. A riqueza das rías foi o sustento de moitas comunidades costeiras e a plataforma para lanzarse a explorar novos mares xerando unha próspera actividade económica, mariñeiros experimentados e moldeando moitas manifestacións culturais. Festas e xogos populares, arquitectura civil e relixiosa, tradicións, oficios e ata modos de vida singulares están ligados a esta dependencia da pesca. Se tentásemos identificar os caracteres máis singulares de Galicia, moi probablemente nos sairían os daqueles territorios litorais que viviron máis illados, case como illas a pesar de que hoxe moitos son moi accesibles; O Grove, Ribeira, Muros, Cangas, Fisterra... poderían ser algúns exemplos, sempre costeiros.

Acorde coa importancia da pesca e do marisqueo, este número de Sémata ofrece entre 7 e 8 artigos, sobre un total de 13, centrados nestas actividades. Resulta difícil facer unha clasificación pechada porque a transversalidade de moitos dos traballos presentados fai que sexa complexo limitalos a un ámbito concreto. Así, por exemplo, **E. Schiavone**, da Universidade Federal de Santa Maria (Rio Grande do Sul), fai unha proposta didáctica

que axude a entender a xeografía do Brasil a través das súas relacións co mar, neste caso concreto considerando a pesca e a acuicultura. Isto lévanos a anotar unha reflexión que consideramos relevante: a escasa importancia que se lle dá á pesca e ao seu contorno nos currículums formativos.

Obviamente si que se presentan investigacións claramente sectorializadas na pesca. É o caso, por exemplo, de **R. Verdugo e S. Villasante**, que abordan os procesos de internacionalización das frotas europeas, centrándose fundamentalmente en América Latina que é un dos moitos ámbitos aos que se dirixen os nosos barcos na procura de novas oportunidades de negocio. Resulta interesante o estudo das estratexias en relación á pescada arxentina e á anchoveta do Perú.

Fronte á crecente importancia que ten a pesca industrial a longa distancia temos a supervivencia e o interese que esperta a pesca artesanal non só como unha herdanza do pasado senón tamén como un xeito de manter dinámicas as comunidades locais e vivos os fondos mariños como consecuencia dun manexo responsable dos recursos. Son dous os traballos que se presentan neste volume coa temática citada neste parágrafo. Por un lado, **S. Medeiros e M. Franco**, da Universidade Federal da Paraíba, destacan a importancia que a pesca artesanal aínda mantén no Brasil e, a través da análise dun caso concreto evidencian as estratexias de reprodución e resistencia fronte aos conflitos e tensións que xorden por causa da súa actividade. Por outro lado, **C. Hidalgo, F. Ther e G. Saavedra** consideran a pesca artesanal como un indicador da temperatura en relación á expansión do capital transnacionalizado; os autores exemplifican en comunidades remotas do sur de Chile o alcance que os procesos globais teñen sobre estes asentamentos de pescadores.

Estas profundas transformacións que a pesca, ao igual que outros sectores económicos está a coñecer son analizadas por **A. Piñeiro**. Esta investigadora centra o seu traballo no concello de Muros, achegando unha perspectiva de xénero. A muller posúe un papel fundamental na economía pesqueira: marisqueo a pé, comercialización ou traballos auxiliares, entre outros. Neste artigo abórdanse os especiais impactos que teñen sobre elas transformacións como a profesionalización do marisqueo ou, de xeito máis xeral, a reestruturación do sector.

Unha das grandes transformacións dos últimos decenios no ámbito da pesca foi a xeneralización da acuicultura para atender a crecente demanda de peixe para consumo humano, así como para paliar o esgotamento de moitos caladoiros como consecuencia da súa sobre-explotación. Esta actividade non é nin moito menos novidosa, ten unha longa tradición en países asiáticos e mesmo en Galicia o cultivo do mexillón leva máis de medio século implantado. **L. Outeiro e S. Villasante** centran a súa investigación na salmonicultura en Chiloé (Chile) e na súa capacidade para xerar sinerxías, cuestión non sempre ben resolta.

Se os traballos referidos ata o momento tiñan relación coa actividade pesqueira, acuícola e marisqueira actual, hai dous que forman parte da investigación histórica. Por un lado, **C. Ménard**, da Universidade de Montreal, profunda nunha das pesqueiras máis significativas para a frota galega, a dos bancos de bacallau de Terranova. Esta autora mer-

gúllase no período que vai entre o s. XVI e principios do XVII. Non fai falla lembrar que ao longo do tempo tanto o bacallau como Terranova constituíron elementos singulares da representación mental de moitas vilas mariñeiras e mesmo ese peixe seco e salgado materializouse como parte da cultura gastronómica galega.

Por outro lado, **D. Florido** fai un achegamento a outra pesqueira tradicional que se desenvolve aínda na actualidade nas augas do sur da Península Ibérica, as almadrabas. O período histórico é ben diferente, abrangendo unha etapa que vai desde 1928 ata 1971. O autor analiza a difícil convivencia, mesmo os conflitos, entre a tradición na que se baseaba esta actividade e os intentos de racionalización a partir da instauración do Consorcio Nacional Almadrabeto.

Todas estas actividades relacionadas co mar deixáronnos un importante legado cultural quer material quer inmaterial. Isto é o que abordan varios dos traballos aquí recollidos. Por exemplo **V. Paül** e **S. Labraña** salientan que na liña da proliferación recente de estudos da paisaxe non se ten prestado suficiente atención ao mar, á súa dimensión paisaxística, malia que o xeito de ollar o territorio en Galicia está moi influenciado precisamente polo mar.

J. Sánchez, da Universidade de Santiago de Compostela, aborda tamén o tema da paisaxe pero desde unha perspectiva moi diferente, moito máis inmaterial, ao introducirse no mundo das lendas para dar resposta a unha das denominacións máis interesantes do litoral galego, a Costa da Morte. Para iso recorre, nunha ollada interdisciplinar, a diferentes textos obra de literatos, aventureiros ou xornalistas que contribuíron na creación dun imaxinario especialmente atractivo para ese treito da costa galega caracterizado fisicamente polo abrupto contacto entre mar e terra e culturalmente vinculado coa idea da fin do mundo.

B. Fernández deixa de lado o patrimonio inmaterial para centrar a súa pescuda no legado material nas vilas costeiras, neste caso focalizado na Pobra do Caramiñal. Máis en concreto analiza o caso do Paseo do Areal como un contorno creado polos industriais chegados no s. XVIII desde Cataluña e que alén de dinamizar economicamente moitas poboacións tamén crearon en moitas ocasións unha arquitectura singular. Boa parte deste patrimonio está hoxe en perigo de desaparición pola presión urbanística que sofren nomeadamente as vilas litorais. Por esa razón cómpre recoñecer, protexer e pór en valor estes espazos tan importantes e singulares da nosa historia.

No ámbito do patrimonio non cabe dúbida que en Galicia os camiños de Santiago teñen unha relevancia moi especial. Porén as rotas de peregrinación deixan nun lugar moi secundario as de carácter marítimo, por moito que a translación do corpo do apóstolo segundo a tradición foi por esta vía. **L. López**, a través da súa investigación na Apulia, fai unha achega nesta liña destacando a importancia que ten o mar na tradición xacobeá e a súa capacidade para crear espazo sagrado; de feito, como sinala a autora, o mar non era un límite ás peregrinacións senón que formaba parte do contorno sacralizado.

Por último, **G. Alomar**, das Illas Baleares, analiza o fenómeno atmosférico das brisas mariñas con referencia ao caso de Mallorca. O seu estudo serve para evidenciar a

importancia que posúe o mar no funcionamento da atmosfera. Isto é especialmente certo nos contornos insulares e tamén naqueles territorios que como Galicia reciben de cara a influencia oceánica empurrada pola circulación xeral do oeste. Brisas e outros ventos, choivas, nubes ou temperaturas son en boa medida reguladas polo mar.

En definitiva, este número de Sémata recolle apenas un pequeno conxunto de achegas sobre o mar que esperamos sexan de interese. Os coordinadores deste volume queremos agradecer o esforzo de cada autor/a pola calidade dos traballos presentados. O mar segue a ser un ámbito de investigación escasamente abordado desde as ciencias sociais e desde as humanidades, polo menos en relación coa importancia que ten nas nosas vidas. Esta é unha contribución que dá continuidade ao labor desenvolvido desde diferentes disciplinas e que con certeza presenta un longo percorrido.