



Museo Massó

El museo que creció
dentro de una fábrica
de conservas

XUNTA DE GALICIA



Masso
Sardinas Selectas
sin espina, con trufas
en aceite puro
de oliva

MASSO HERMANOS
- VIGO - ESPAÑA -
"NUESTRO NOMBRE ES UNA
GARANTIA DE CALIDAD"

Guía visual

Museo Massó El museo que creció dentro de una fábrica de conservas



A la familia Massó por este extraordinario legado, a las antiguas empleadas y empleados de la empresa, vecinas y vecinos de Bueu y de la comarca del Morrazo, por su generosidad y su poderío.

XUNTA DE GALICIA

PRESIDENTE

Alberto Núñez Feijóo

CONSELLEIRO DE CULTURA, EDUCACIÓN E ORDENACIÓN UNIVERSITARIA

Xesús Vázquez Abad

SECRETARIO XERAL DE CULTURA

Anxo M. Lorenzo Suárez

DIRECTORA XERAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Mª del Carmen Martínez Ínsua

CRÉDITOS

AUTORA

Covadonga López de Prado Nistal

DOCUMENTACIÓN

RdO Comunicación Cultural

Covadonga López de Prado Nistal

RESTAURACIÓN

Luz Pedrido Pérez

Fátima Sánchez Varela

DISEÑO Y MAQUETACIÓN

Silvia Benavente Merino

FOTOGRAFÍAS

Alberto Valle Souto

Roberto Quintero

Archivo Gráfico del Museo

TRATAMIENTO DE IMAGEN

Araceli Abad Barreiro

Fátima Sánchez Varela

Graciela López Fernández

Ana Justo Rajó

IMPRESIÓN

Irisar Deseño e Impresión s.l.l.

ISBN: 978-84-453-5133-8

D.L: C 101-2014

© De las fotografías los respectivos autores

© De la presente edición: Museo Massó





ÍNDICE

PRESENTACIONES 9

EL MUSEO QUE CRECIÓ DENTRO DE UNA FÁBRICA
DE CONSERVAS 13

Covadonga López de Prado Nistal. Directora del Museo Massó

Introducción 15

Historia del museo 19

La conquista del mar 29

La explotación de los recursos del mar 73

 La industria conservera 75

 La industria ballenera 103

 Las embarcaciones y la carpintería de ribera 115



PRESENTACIONES

Un museo como referente de un territorio

El Museo Massó emprendió un camino donde van de la mano el pasado y el futuro de la comunidad a la que pertenece. Esta institución museística apostó por sus dos principales activos, por un lado, el imponderable capital humano de una población con una sólida conciencia de sí misma y, por la otra, el vigor de unas colecciones únicas y un patrimonio cultural que son parte de su historia y que tienen entidad suficiente para otorgarle una proyección más allá de sus fronteras.

La conservera Massó jugó un papel definitivo en el desarrollo económico y social que experimentó la península del Morrazo en el siglo pasado, pero su trascendencia superó el ámbito local para convertirse durante varias décadas en un auténtico fenómeno empresarial. Hoy, los testimonios recogidos de aquellos tiempos y los frutos de las inquietudes y sensibilidad cultural de varias generaciones de esta familia de industriales, tienen como reflejo y altavoz este moderno y bien pensado Museo Massó que actúa como factor de desarrollo de esa misma comunidad.

La trayectoria del Museo Massó, con más de 80 años a sus espaldas, es un claro reflejo de la evolución del papel de los museos en la sociedad y del desarrollo de la democracia, donde el patrimonio cultural pasó de ser un bien de consumo sólo al alcance de las élites, para convertirse en fuente de riqueza, referente identitario y motor cultural para el conjunto de la ciudadanía.

XESÚS VÁZQUEZ ABAD

Conselleiro de Cultura, Educación e Ordenación Universitaria



Una experiencia museística irrepetible

La guía de un museo es algo más que una publicación auxiliar para facilitar la visita a la exposición permanente. Se trata de la publicación divulgativa que tiene mayor alcance a nivel de público y de distribución y que contiene una visión global del museo. En ella queda reflejado buena parte de la formulación conceptual y los principios básicos de la institución, los aspectos que definen su singularidad, especificidad y el mensaje a transmitir y, por supuesto, la naturaleza de sus colecciones. Es por lo tanto su mejor embajadora y a la vez el recordatorio permanente de una experiencia museística irrepetible.

En este caso, el Museo Massó eligió un modelo de guía y de exposición donde apuesta por explotar la faceta más sugestiva de unas colecciones únicas y de un método de comunicación que persigue facilitar el aprendizaje con una sencilla receta: dosificar la experiencia intelectual para recrearnos y disfrutar de una experiencia emocional única, la que nos proporciona la percepción de las huellas que dejaron las vivencias de nuestros antepasados.

ANXO M. LORENZO SUÁREZ

Secretario Xeral de Cultura



Museo Massó

El museo que creció dentro de una fábrica de conservas

Por Covadonga López de Prado Nistal

INTRODUCCIÓN

En el Museo Massó conviven el patrimonio marítimo e industrial con el espíritu erudito del coleccionismo de otra época

La exposición permanente ofrece un recorrido por la conquista del mar y la explotación de sus recursos

El Museo Massó se encuentra instalado en las naves industriales de la antigua conservera Massó Hermanos, en las inmediaciones del puerto de Bueu, en la ría de Pontevedra y en pleno corazón de la península del Morrazo.

Su misión es la de investigar, conservar, poner en valor e interpretar el patrimonio marítimo del territorio en el que está emplazado, para divulgarlo y dar a conocer los procesos históricos de configuración de su identidad, desde la Prehistoria hasta el presente. Los objetivos del Museo Massó son el de gestionar el potencial de este patrimonio cultural implicando activamente a la sociedad para convertirlo en un factor de desarrollo sostenible y contribuir a la toma de conciencia del mundo en el que vivimos. El medio principal para realizar esta labor será la exposición y las técnicas de difusión e interpretación de los bienes culturales, cuyo valor esencial es la autenticidad, dentro de un contexto global, interdisciplinar y científicamente riguroso.

El recorrido por la exposición permanente se inicia en la **sala dedicada a la navegación** y a aquellas disciplinas como la astronomía, la geografía y la construcción naval que hicieron posible su desarrollo y el del comercio marítimo. En ella se integra una interesante colección de incunables y libros antiguos especializada en temas marítimos y navales.

La exposición de las salas situadas en la planta baja gira en torno a la idea de la explotación de los recursos del mar. Partiendo de una sección dedicada

a la factoría de salazón y el taller de ánforas del yacimiento romano de Pescadoira (Bueu), el discurso se centra en **la actividad industrial de la familia Massó**: las fábricas de salazón y de conservas y la factoría ballenera. La relación que existió entre la industria familiar y el Museo hizo posible que se conservaran los testimonios de una actividad industrial que no ha dejado rastro en el resto del territorio español.

El recorrido continúa en la fábrica de salazón del siglo XIX que formaba parte del complejo industrial Massó y fue recuperada recientemente, para finalizar en la nave donde se exponen las embarcaciones.

La experiencia museística se extiende por el entorno inmediato con el pantalán de las embarcaciones tradicionales y el motopesquero Caneliña, que forma parte de la colección del museo, la carpintería de ribera, el resto de las instalaciones y embarcaciones de un genuino y activo puerto pesquero, sin olvidarnos de los arenales de sus playas, en otro tiempo espacios de trabajo, y de los establecimientos de hostelería donde se pueden degustar a la orilla del mar las tradicionales recetas de pescado fresco.



Historia del museo

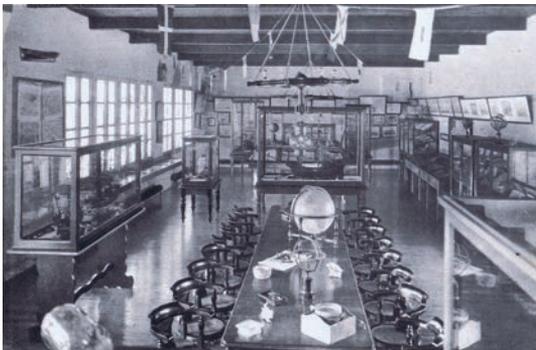


El Museo Massó tiene su origen en la colección formada durante muchos años por la familia Massó

La idea de crear un museo fue sugerida por Guillermo Marconi durante la visita que realizó en 1928 a la fábrica de conservas Massó en Bueu. En el domicilio familiar quedó sorprendido por la colección de instrumentos de navegación, documentos y libros antiguos, objetos curiosos y maquetas de barcos históricos. Siguiendo su consejo, los hermanos Massó levantaron una planta sobre el más antiguo edificio de la fábrica, y así, en 1932, nació el Museo Massó. En él se exponía la colección de forma semejante a los antiguos gabinetes de curiosidades, entremezclándose objetos de astronomía y navegación, arqueología, numismática y ciencias naturales. Contaba además con una sala dedicada a la industria familiar.

Con el tiempo, los testimonios de las factorías conservera y ballenera y la actividad pesquera irán completando el perfil del museo, que irá creciendo por los espacios liberados de la actividad industrial a medida que se construyen nuevas naves y el complejo industrial de Cangas.

En 1994, después del cierre de la fábrica en 1992, el museo fue adquirido por la Xunta de Galicia e inaugurado diez años después. Hoy su futuro se encamina hacia una ampliación por el resto de las naves que sobrevivieron a la demolición de la antigua fábrica conservera.



Sala de la navegación del Museo Massó (1950)

El mobiliario expositivo de esta sala fue construido en la carpintería de la fábrica de conservas.



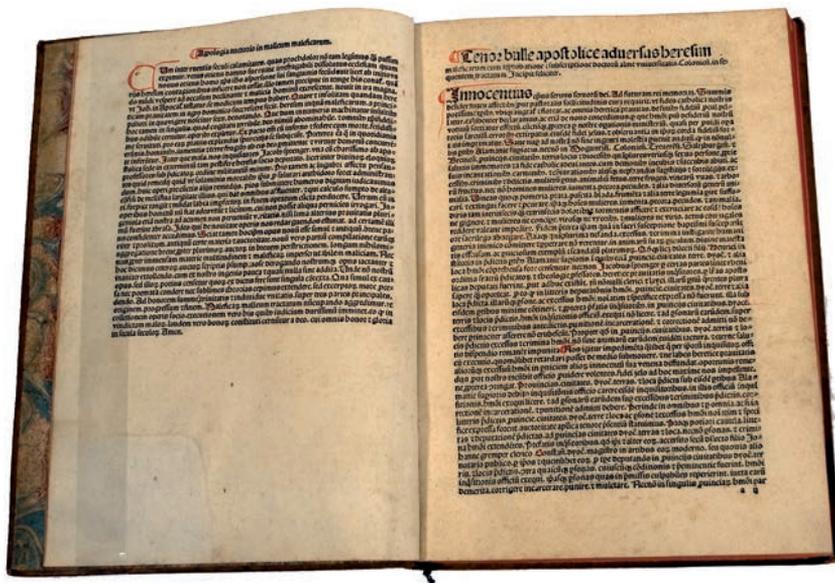
Zanfona (siglo XIX)

Esta zanfona ya se encontraba en la colección de la familia Massó en 1928 cuando llamó la atención de Guillermo Marconi durante su visita a la fábrica de Bueu.



Copa nautilus

Las copas realizadas con una concha nautilo se pusieron de moda en el siglo XVI y su presencia era muy habitual en las cámaras de maravillas manieristas.



Malleus Maleficarum de Henrici Institoris et Jacobus Sprenger (Estrasburgo, 1486)

Malleus Maleficarum es una especie de guía de la persecución de herejías encargada por el Papa Inocencio VIII en 1484. Fue la obra de referencia para el desarrollo de la caza de brujas y la extrema misoginia de la que se derivaba, llegando a ser, después de la Biblia, el libro más vendido de su tiempo.



Ánfora romana recuperada en el fondo del mar

Una de las aficiones de José M^o Massó era la arqueología, de ahí que se conserven en la colección del Museo, además de esta pieza, varios conjuntos de fragmentos de cerámica procedentes de diversos castros de la provincia de Pontevedra.



Amuleto infantil (siglos XVI-XVIII)

Estas cintas de las que colgaban diversos amuletos se prendían en los faldones de las niñas y niños para protegerlos de las enfermedades, ahuyentar los malos espíritus o, como en el caso de los peces articulados, favorecer su capacidad para aprender a hablar.

De re navali de Lazare de Baif (Basilea, 1537)

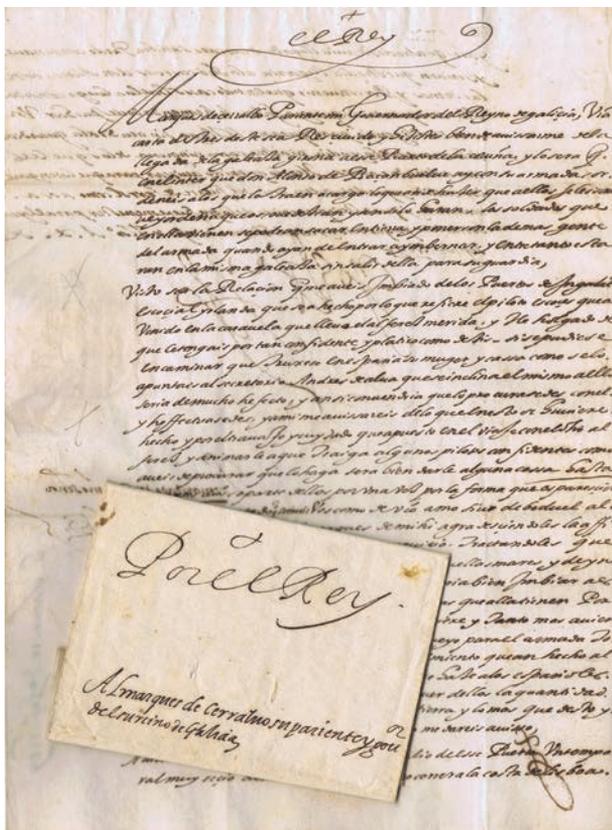
Lazare de Baif (1485 -1547) fue un diplomático y humanista francés, consejero del rey de Francia Francisco I y protector del poeta Ronsard. El libro *De re navali*, profusamente ilustrado con grabados, está considerado como una de las primeras obras europeas dedicadas a la arquitectura naval y la navegación.





Exvoto con la representación del Traslado del cuerpo del Apóstol Santiago (principios del siglo XIX)

La mayor parte de las representaciones de la leyenda de la llegada del cuerpo de Santiago a las costas gallegas se sitúan entre los siglos XII y XVI y resulta excepcional su presencia en el arte popular. Estos dos hechos, y la interpretación que el autor realiza del episodio en clave marinera, le otorgan a nuestro exvoto un carácter particular.



Cartas de Felipe II al Marqués de Cerralbo, Gobernador del reino de Galicia, sobre escuelas, navas y fortificaciones de Ferrol (1589-1590)



Compás náutico multifunción del taller de Paul Peigné (1916)



Mapa de la bahía y puerto de Vigo con la representación de la posición de la flotas durante la batalla de Rande, grabado de James Basire (1745)

En esta batalla, que tuvo lugar en 1702 durante la Guerra de Sucesión, los galeones de la Flota de Indias, cargados con oro y plata procedente de América, fueron hundidos por la flota anglo-holandesa. Julio Verne en su novela *20.000 leguas de viaje submarino*, cuenta como el capitán Nemo saquea estos galeones.



Los avances de la astronomía, la geografía y la construcción naval hicieron posible el desarrollo de la navegación y del comercio marítimo

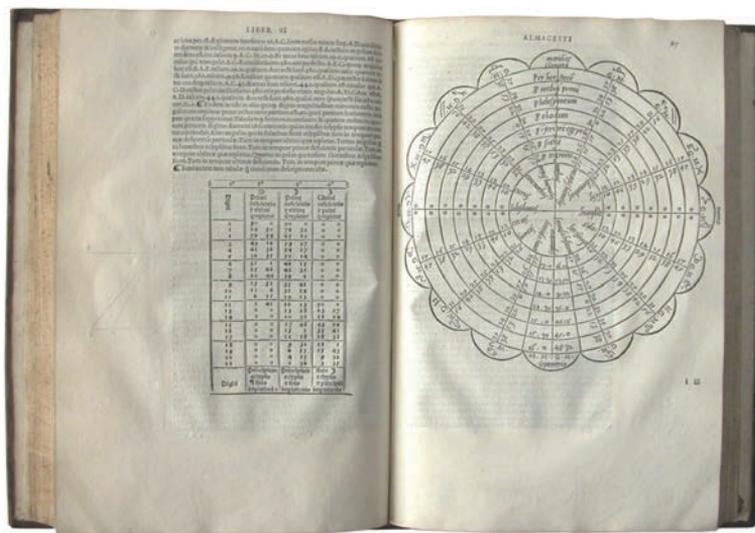
Astronomía

En la Edad Media los árabes recuperaron los conocimientos sobre astronomía de la antigüedad griega y romana y los difundieron por Europa.



Portada del capítulo dedicado a la astronomía del libro *Margarita Philosophica* de Gregor Reich (Estrasburgo, 1515) con la imagen de Ptolomeo y la alegoría de la Astronomía

Esta obra es una auténtica enciclopedia del conocimiento dirigida a los jóvenes, dividida en 12 capítulos temáticos y redactados al modo catequista de preguntas y respuestas. Esta ilustración encabeza el capítulo dedicado a la astronomía.



Almagestum de Claudio Ptolomeo (Venecia, 1528)

Almagesto (Al-Majisti en árabe significa el más grande) es el tratado astronómico de Ptolomeo (siglo II d.C.), en el que se describe el sistema geocéntrico, las constelaciones y los movimientos de los planetas. Occidente redescubrió esta obra a partir del siglo XII y su cosmovisión se mantuvo vigente hasta el siglo XVI.



Esfera armilar del taller de Antonio Monfort (principios del siglo XIX)

La esfera armilar es un modelo tridimensional del universo empleado para la enseñanza y para realizar cálculos sobre el movimiento de los planetas. Las armillas o aros simulan la posición de las estrellas que giran en torno al Sol.

Geografía

Con el pensamiento humanista del siglo XV se renueva en Europa el afán de los antiguos griegos y romanos por conocer el mundo. Surge entonces la necesidad de describir la Tierra y los perfiles de sus costas a través de la cartografía.

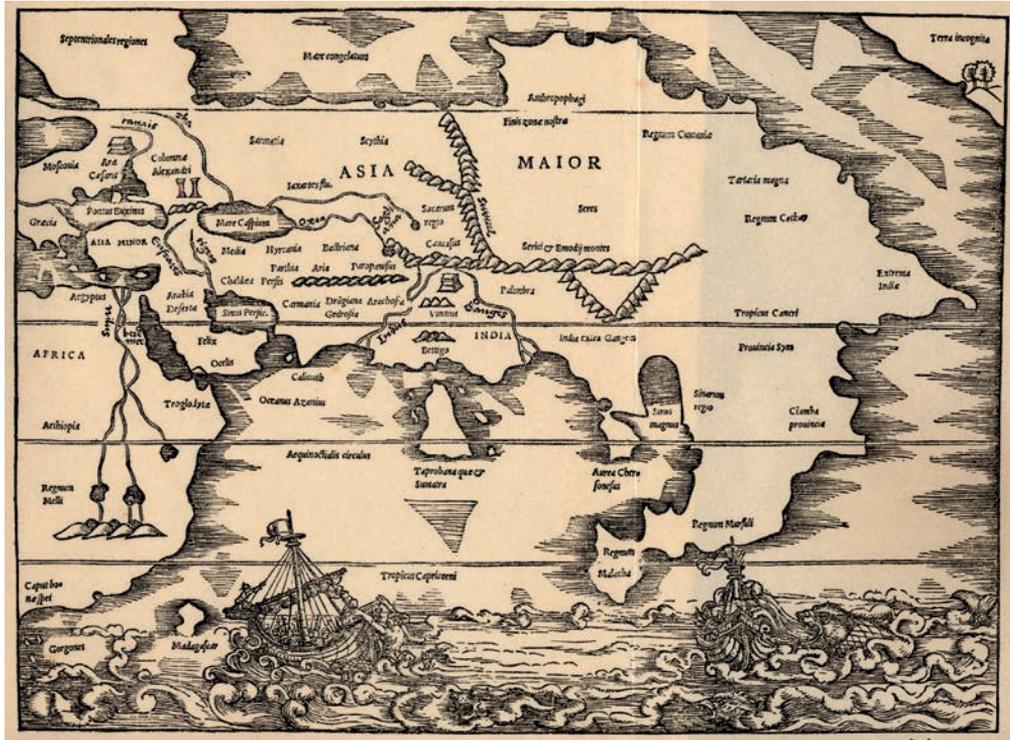


Ilustración de *Polyhistor, Rerum Toto Orbi...* de Julius Solinus (Basilea, 1538)

Cayo Julio Solino fue un gramático latino del siglo IV. Este libro, también conocido como *De Mirabilibus Mundi*, contiene una descripción del mundo y es una especie de enciclopedia de curiosidades ("hechos memorables") sobre aspectos históricos, sociales, naturales y religiosos, tomando como base las obras de Plinio el Viejo y de Pomponio Mela.



Nova et integra universi orbis description, mapamundi diseñado por Oronce Finé (1531)

En este mapa aparece por primera vez el continente de la Antártida (Terra Australis). Oronce Finé fue un conocido matemático y cartógrafo francés del siglo XVI entusiasta de la obra de Ptolomeo. Escribió diversos tratados sobre instrumentos astronómicos e inventó una proyección cartográfica que fue empleada por otros cartógrafos como Gerardus Mercator y Petrus Apianus.



Esfera terráquea y esfera planetaria del taller de Charles Dien (París, 1843 y 1874)

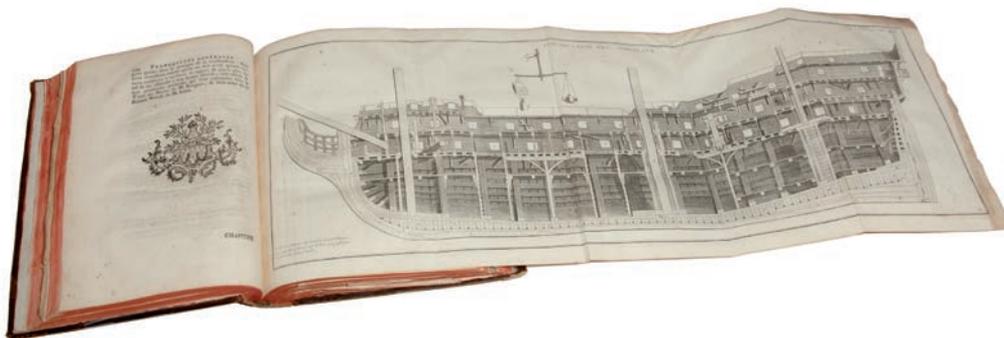


Seesviegel... de Willem Jansz Blaeu (Ámsterdam, 1623)

En este libro se incluyen algunas de las primeras cartas náuticas de las costas gallegas que mantienen formas y diseños heredados de la tradición manuscrita. Blaeu fue el fundador de una prestigiosa imprenta en Ámsterdam dedicada a la edición de cartas náuticas y geográficas, así como atlas y globos terráqueos que rivalizó con la de Van Keulen, instalada en la misma ciudad desde finales del siglo XVII.

Construcción naval

El afán por controlar las rutas marítimas comerciales y por la conquista de nuevas tierras, convirtió a la construcción naval en un pilar esencial de la hegemonía de los Estados europeos. El astillero donde se construían los grandes barcos de la armada se denominaba arsenal.



***Eléments de l'Architecture Navale...* de Henri-Louis Duhamel du Monceau (París, 1758)**

Duhamel (1700-1782) fue un ingeniero naval, botánico y físico francés. Los preceptos teóricos y de formación de esta obra sirvieron de base para fundar, en 1762, la Escuela de Ingenieros-Constructores de Navas Reales, precedente de la actual Escuela Nacional Superior de Técnicas Avanzadas.



Falsa escuadra procedente de la sala de gálibos del Arsenal de Ferrol (siglo XIX)

En esta sala se realizaba el trazado geométrico de las plantillas para la construcción de los navíos de la Armada.

La orientación en alta mar

Para navegar es necesario conocer la posición del barco, la dirección en la que se navega y la velocidad. Durante siglos los marinos se orientaban en alta mar observando los astros

Para ello empleaban los instrumentos astronómicos de navegación, pero éstos sólo permitían conocer la posición norte-sur del barco respecto al ecuador (latitud). La falta de referencia de su posición con respecto a los meridianos (longitud) hacía que los cálculos sobre la posición del barco en alta mar fueran muy imprecisos.

En el arte de navegar había mucho de intuición y de conocimientos adquiridos con la experiencia por parte de los pilotos sobre mareas, vientos, profundidad y calidad de las aguas. Estos conocimientos, que en la antigua Grecia quedaban recogidos en los Periplos, fueron complementándose a partir del siglo XVII con conocimientos científicos.

Lo que se conoce por “navegación astronómica” en Europa surge al final de la Edad Media (siglos XIV-XV), cuando los marinos se aventuran por los océanos lejos de las costas europeas y del Mediterráneo. Esta navegación en alta mar requería tener conocimientos de astronomía para calcular la latitud en la que se hallaba el barco. Éste era uno de los cálculos básicos del pilotaje, los otros eran la longitud, el rumbo y la distancia, pero sólo la latitud se determinaba recurriendo a la observación de la posición y el movimiento aparente de los astros.



Orbis longitudine repertae e magnetis a polo declinatione de Ioan Stradamus (1576-1600)

El grabado ilustra el sistema de observación astronómica en el barco. La nave representada es una carraca con los característicos castillos a proa y popa. Este tipo de naves con tres mástiles empezaron a construirse a principios del siglo XV y fueron las primeras que estuvieron en condiciones de atravesar los océanos.

En la Antigüedad clásica ya se empleaba el astrolabio que, posteriormente, se adaptó a la navegación de altura o astronómica, reduciendo su tamaño y simplificándose. En los inicios de la navegación atlántica (siglo XV) se difundió el uso de la ballestilla, de fácil construcción y manejo.



Arte de navegar en que se contienen todas las reglas, declaraciones, secretos, y avisos de Pedro de Medina (Valladolid, 1545)

Fue el manual de pilotos más popular en Europa entre los siglos XVI y XVII. Reunía los conocimientos fundamentales para obtener la licencia de piloto que concedía la Casa de Contratación de Sevilla: el movimiento de astros y planetas, de las mareas, vientos, métodos para calcular la altura del Sol, para orientarse por la Estrella Polar o la Cruz del Sur, el uso de la brújula o nociones sobre los calendarios. Fue editado en inglés, francés, italiano y holandés. En él se encuentra la primera referencia impresa y gráfica de la ballestilla.



Cuadrante horario (siglo XVI)

Los cuadrantes horarios aparecen en Europa en el siglo XII aunque ya eran conocidos por los árabes con anterioridad.



Cuadrante de Gunter del taller de H. Kennedy (Inglaterra, siglo XVIII)

En 1623 Edmund Gunter describe este tipo de cuadrante que sería muy popular en el siglo XVII. Se podía emplear para realizar mediciones y cálculos astronómicos. Era frecuente que llevaran grabadas las líneas de los trópicos y el ecuador, así como diferentes elipses. Dirigiéndolo hacia el Sol, la Luna o una estrella se podía calcular la hora del día o de la noche, la fecha, el meridiano, etc...



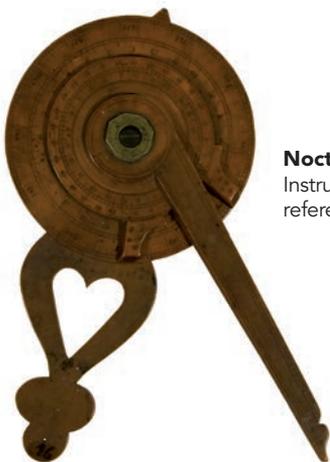
Astrolabio e ilustración sobre su funcionamiento del tratado *Elucidatio Fabricae, ususque astrolabi* de Ioannes Stoflerino (Paris, 1553)

Esta obra constituyó durante todo el siglo XVI la principal referencia sobre los fundamentos y la construcción del astrolabio.

El paso de la navegación astronómica a la navegación científica se dará desde el Observatorio Real de Greenwich en Londres

En este observatorio se inventan en el siglo XVIII el octante, el sextante y el cronómetro marino que permite conocer la posición del barco respecto a los meridianos y poner fin a los innumerables naufragios debidos a la imprecisión de los instrumentos tradicionales.

Los relojes eran, desde el inicio de la navegación, uno de los instrumentos esenciales. Al principio servían para controlar el tiempo y la disciplina de a bordo (guardias, turnos, tareas...) y después, en combinación con el cálculo de la velocidad de navegación, proporcionarán un dato imprescindible para estimar la distancia recorrida.



Nocturlabio del taller de Both Bears (1640-1660)

Instrumento para conocer la hora durante la noche. Tomaba como referencia la posición de las estrellas de la Osa Mayor y de la Osa Menor.

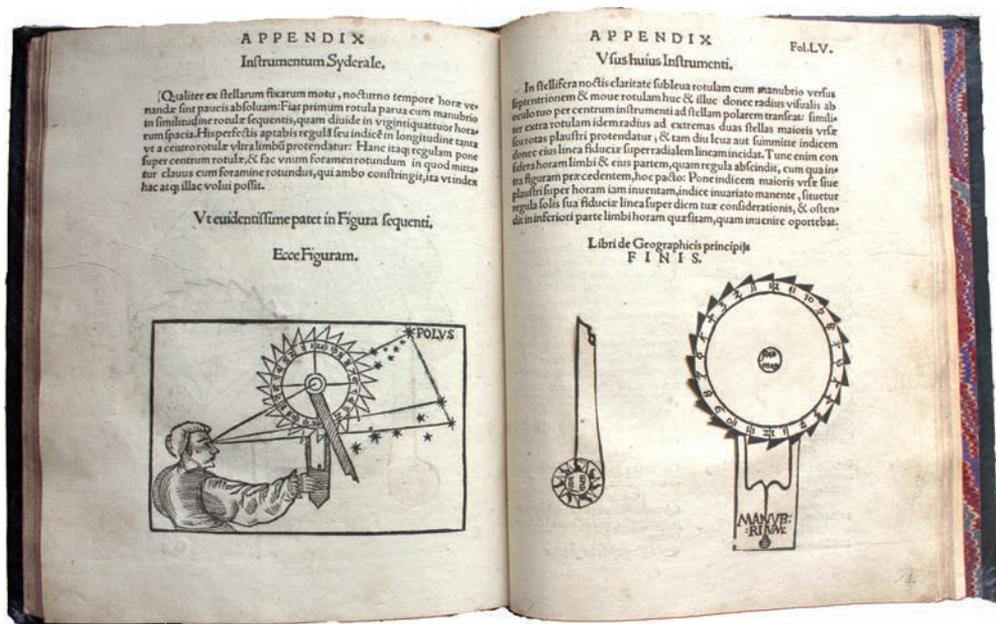


Ilustración del funcionamiento del nocturlabio en *La Cosmografía* de Petrus Apianus (Amberes, 1533)

Pedro de Apiano fue uno de los grandes humanistas del siglo XVI, cartógrafo, astrónomo y matemático. Su *Cosmografía* se basa en la concepción astronómica geocéntrica de Ptolomeo y contiene, entre otras, nociones de astronomía, geografía, navegación e instrumentos matemáticos. Este fue el primer trabajo en sugerir el uso de las distancias lunares para calcular la longitud y fue la referencia principal para todos los matemáticos y geógrafos en los siguientes años.



Reloj de sol universal (siglo XVII)



Reloj de sol flotante



**Reloj de sol equinoccial con compás incorporado
del taller de Gaggini et Moissette (1850-1870)**

Combina el cálculo horario con el de posición mediante la aguja magnética y el cálculo de la altura de los astros.

La competitividad por la expansión colonial marítima incitó a las potencias coloniales a desarrollar proyectos de investigación para solucionar el problema del cálculo de la longitud y garantizar una navegación más segura. En el Observatorio de Greenwich se iniciaron dos líneas de investigación: la vía de la observación astronómica, que daría lugar al sextante y el desarrollo de las tablas lunares, y la vía de la medición precisa del tiempo, que conduciría a la invención del cronómetro de Harrison.



Octante del taller de William Barner (1775)

El octante fue el primer instrumento de reflexión y se empleaba para el cálculo de la latitud (posición del barco con respecto al ecuador). Estos instrumentos permiten medir el ángulo entre dos puntos, por ejemplo entre el Sol y el horizonte, trasladándolos a una misma visual por medio de la reflexión de espejos. Con este procedimiento se alcanza una gran precisión.



Sextante del taller de J. Sewill (Liverpool, siglo XIX)

El sextante es el resultado del perfeccionamiento del octante. En la navegación marítima ha sido sustituido recientemente por el GPS.

La medición del tiempo y de la velocidad de navegación ayudaba a calcular la distancia recorrida y a estimar la longitud (distancia este-oeste respecto a un meridiano de referencia) en la que se hallaba el barco. Ésta sólo se pudo calcular con exactitud a partir de 1730 cuando John Harrison inventa un reloj marítimo de alta precisión.



Cronómetro marino del taller de Rich-Homby (Liverpool, 1839-1851)

La observación de los astros para determinar la posición del barco requiere conocer con precisión la hora exacta en que se realiza. El reloj de John Harrison resolvió los problemas del cálculo de la longitud. Su simplificación en 1878 dará lugar al cronómetro marino, un reloj de precisión portátil apto para llevar a bordo.

Seguir el rumbo

La aguja de marear o compás náutico es la brújula que lleva el barco. Fue el instrumento de navegación esencial desde la Edad Media

Su aguja imantada indica el norte y su función es determinar el rumbo que debe seguir la nave. A pesar de ser el más antiguo de los instrumentos náuticos, sigue todavía vigente.



Lapis polaris, magnes de Ioan Stradamus (1580-1600)

En este grabado se representa el tema legendario de la invención europea de la brújula. Las propiedades de orientación de una aguja imantada eran conocidas por los árabes que la introducen en Occidente en torno al siglo XII.



Compás náutico o aguja de marear de estilo mediterráneo del taller de Joseph Roux (1760-1790)

Los italianos convertirán la brújula en compás náutico al colocarle debajo una rosa náutica o rosa "de los vientos" para indicar el rumbo. Además le aplicaron el sistema de suspensión inventado por Girolamo Cardan. Este sistema permite mantener el compás en horizontal con el fin de evitar que las oscilaciones del barco interfieran en el funcionamiento de la aguja.



Aguja o compás náutico acimutal del taller de Dollond (Londres, 1801-1850)

Instrumento náutico de orientación que incluye la aguja magnética y un sistema de medición de la altura de los astros.

La navegación a vela tiene por fuerza motriz el viento, por lo que la dirección en la que sopla determina el rumbo de la nave. Para conocer el rumbo, Timosthenes de Rodas (siglo III a. C.) creó la rosa de los vientos, una circunferencia en la que se representan los 12 vientos que soplan en el Mediterráneo. Cuando la navegación europea se extendió hacia los océanos, la referencia de los vientos fue sustituida por los puntos cardinales.

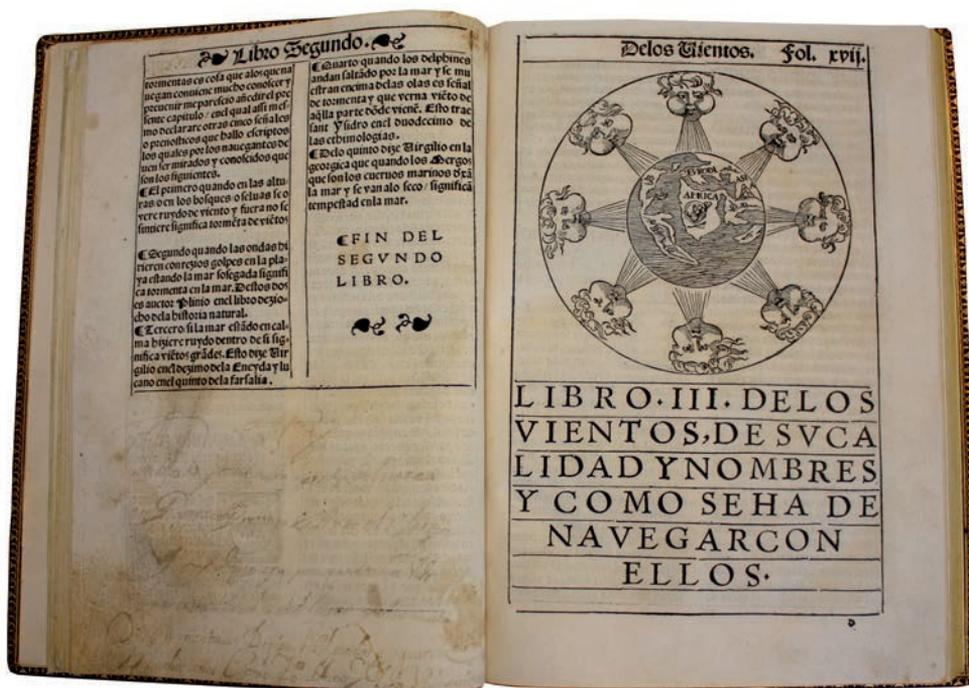


Ilustración de la rosa de los vientos en el Regimiento de navegación. Contiene las cosas que los pilotos han de saber para bien navegar de Pedro de Medina (Sevilla, 1563)

Se trata de una versión abreviada del Arte de Navegar elaborada por el propio Pedro de Medina. Cada viento recibía un nombre según su procedencia. Los principales eran la tramontana (norte), el ostro o austro (sur), levante o cruz (este) y poniente (oeste). A estos hay que añadir los vientos intermedios y los locales hasta un total de 32 rumbos en los que se divide la circunferencia del horizonte. Estos nombres se adaptaban según las regiones o países.



**Bitácora del taller de Alex Dobbie
Son Ltd (Glasgow, siglo XIX)**

La bitácora es el mueble en el que está instalado el compás náutico o aguja náutica y se sitúa al lado del timón del barco. En el mundo de la alta tecnología, la aguja náutica magnética sigue siendo el recurso esencial del navegante cuando los demás instrumentos fallan.

El nombre lo toma del cuaderno de bitácora que se guardaba en este mueble cuando los barcos no tenían puente.

Un mundo por descubrir

La conquista del mundo pasaba inevitablemente por el conocimiento de la Tierra y de los océanos

El siglo XV supone un hito respecto a los conocimientos geográficos. El redescubrimiento de la *Cosmografía* de Ptolomeo, un atlas del mundo realizado en el siglo II d. C., refuerza la idea de que la Tierra es redonda. La invención de la imprenta hará posible su divulgación y la convertirá en una pieza esencial que impulsará las expediciones marítimas que buscan nuevas rutas comerciales.



***Cosmographia* de Claudio Ptolomeo (Roma, 1490)**

En la visión que Ptolomeo da del mundo, Europa y Asia se extienden hasta casi la mitad del globo terráqueo. Esta imagen es la que tenía Cristóbal Colón y la que le llevó a intentar alcanzar la costa asiática cruzando el Atlántico y toparse, sin saberlo, con el continente Americano.

Los descubrimientos geográficos, recogidos en los nuevos mapas, atlas y tratados, irán reflejando una imagen del planeta en la que el mar une todos los continentes. Por primera vez se tendrá una visión global del mundo. Esto despertará en las potencias europeas el afán por dominarlo.



Ilustración del Mapamundi de La Cosmografía de Pedro Apiano (Amberes, 1575)

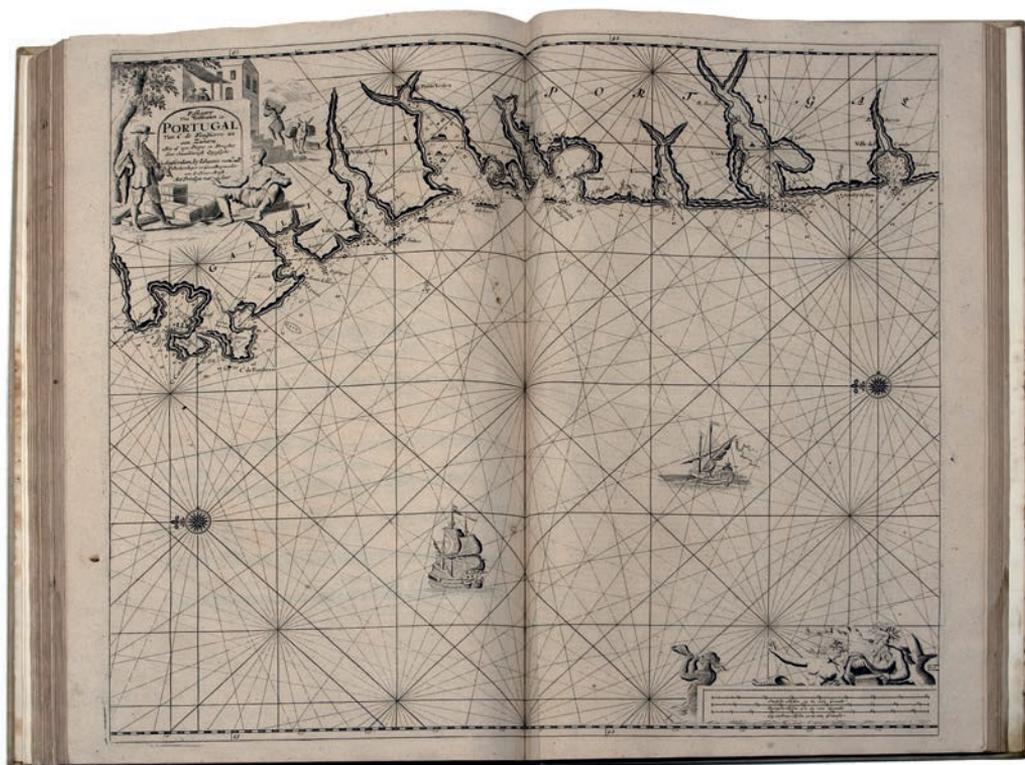
Las cosmografías son libros ilustrados y con mapas que agrupan conocimientos astronómicos de historia y de ciencias. La del matemático y astrónomo Apianus fue una de las primeras y más populares.



Globo terráqueo de bolsillo del taller de Nicolás Lane (Londres, 1776)

En el siglo XIX este tipo de globos se pusieron de moda entre la alta sociedad inglesa. Era común actualizar estos mapas de acuerdo con los nuevos descubrimientos geográficos. En este caso, con posterioridad a la primera impresión de 1776, se añadió la indicación "Aquí asesinaron a James Cook". El marino y explorador murió en las islas Sándwich (Hawaii) en 1779. El estuche contiene una representación de la cúpula celeste.

Los mapas, las cartas náuticas y los roteros que describen la geografía terrestre y marítima fueron esenciales para determinar las rutas de navegación. Además aportaban datos decisivos para el diseño de las políticas coloniales y el establecimiento de nuevas rutas y puertos comerciales. Por esa razón, y hasta bien entrado el siglo XVIII, la cartografía de los territorios recién explorados era un secreto celosamente guardado.



De la nueva y grande relumbrante antorcha de la mar de Claes Jansz Vooght (Ámsterdam, 1698. Publicada por Van Keulen)

Su autor fue un reconocido astrónomo y cartógrafo holandés contratado expresamente por el editor Johannes Van Keulen para la realización de mapas.



Regla para cálculo de latitudes (siglo XVIII)

Se trata de una regla utilizada con las cartas náuticas para calcular la latitud. Es una pieza excepcional ya que presenta un sistema de cálculo más complejo que el de las reglas más habituales empleadas para este fin.



Escala o sector de Gunter del taller de Butterfield (París, 1635-1724)

Sobre las caras del compás tiene grabadas varias escalas de senos, tangentes y secantes. Este tipo de instrumento de matemáticas se utilizaba para la resolución de triángulos en los problemas de navegación. La obra que difundió estos procedimientos fue *De sectore & Ratio*, publicada en 1623 por el matemático Edmundo Gunter. Este instrumento marca el inicio de la navegación aritmética y fue el resultado de la búsqueda de un mayor rigor en el cálculo de las distancias y de los rumbos sobre las cartas náuticas. A partir de entonces las matemáticas van a invadir el ámbito de las operaciones de navegación.

La construcción naval

La navegación más allá del Mediterráneo precisaba de grandes embarcaciones capaces de afrontar largas singladuras oceánicas

Durante siglos, las potencias coloniales como España, Portugal, Francia, Inglaterra y Holanda compitieron por tener las flotas navales más capacitadas para el descubrimiento de territorios y el control de las nuevas rutas marítimas.

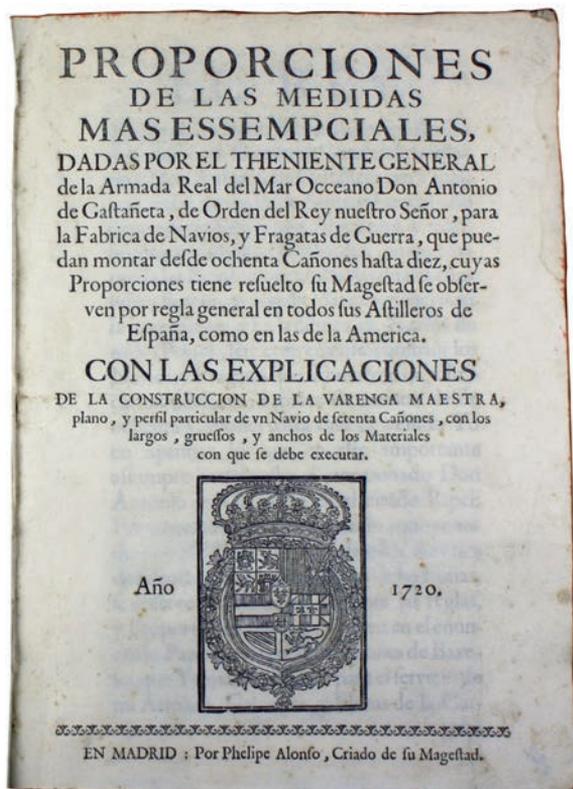
Producto de esa competencia fue el progreso en la construcción naval, desde las carracas y carabelas que llegaron por primera vez a las costas americanas hasta los potentes navíos del siglo XVIII y los ágiles mercantes del siglo XIX.



Reproducción ideal del mascarón de proa del navío San Telmo (1788-1819)

Este mascarón de proa es una reproducción del que se expone en el Museo Naval de Madrid. Fue un regalo de Julio Guillén, director del Museo Naval entre los años 1933 y 1972, a Gaspar Massó.

Durante el siglo XVII la Armada Española se había visto reducida a la nada. Esta situación había llevado al extremo de tener que recurrir a la Armada Francesa para proteger a la flota mercante procedente de América, la denominada Flota de Indias. La situación de precariedad se puso en evidencia cuando la flota fue hundida en la batalla de Rande (ría de Vigo, 1702) durante la Guerra de Sucesión. Con la llegada al trono de los Borbones, la Armada ocupará de nuevo un papel destacado y España vuelve a ser pionera en construcción naval. La creación del Arsenal de Ferrol será una de las consecuencias de la nueva y expansiva política naval.



Proporciones de las medidas mas essemptiales, dadas por el theniente general de la Armada Real... de Antonio de Gaztañeta (Madrid, 1720)

Gaztañeta fue el gran teórico de la construcción naval en la España del siglo XVIII, a la que dotó de los principios científicos más avanzados de su tiempo. Racionalizó el proceso de construcción de los barcos y sus bases teóricas fueron copiadas por británicos y holandeses. El libro incluye una orden según la cual todos los navíos que se construyeran en España debían guardar las proporciones indicadas en esta obra, que tomaba como referencia los navíos de 70 cañones.



Maqueta del Navío Real Carlos realizada por Roberto García Veiga (mediados del siglo XX)

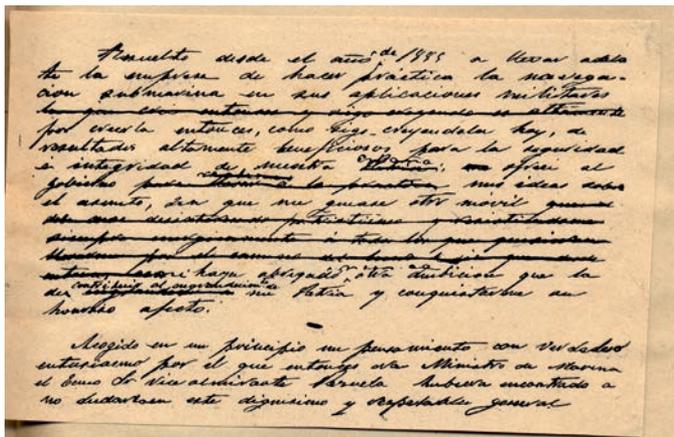
El navío de línea Real Carlos (con 112 cañones y tres puentes) participó en el año 1800 en la batalla de Brión, consiguiendo repeler a las tropas inglesas que querían entrar en el puerto de Ferrol. La palabra "navío" significa nave, pero también se usa a partir del siglo XVII para definir un tipo de barco de guerra de gran tamaño que lleva más de 60 cañones. Los navíos de línea formaban el núcleo central de las escuadras de vela, podían disponer de dos cubiertas pero generalmente sólo una con artillería.



Saco de velero y diversos instrumentos de cabullería

La cabullería es el arte de enlazar los cabos de una o dos cuerdas. El dominio de esta técnica resulta especialmente importante en las embarcaciones a vela.

Isaac Peral fue, junto a Narciso Monturiol y el gallego Sanjurjo Badía, uno de los pioneros de la navegación submarina en España.



Manuscrito del Manifiesto de Isaac Peral (1891)

Consciente de la debilidad de la Armada, Peral presentó en el año 1885 su proyecto para construir el primer sumergible de guerra con propulsión eléctrica, lanzatorpedos y periscopio. El gobierno lo desestimó e inició una campaña de descrédito contra Isaac Peral. Como consecuencia, el autor publicó este Manifiesto en defensa de su invento. El tiempo le daría la razón y demostraría que la Armada Española perdió una oportunidad única para situarse en una posición ventajosa.

Las expediciones marítimas

Las grandes expediciones navales europeas fueron impulsadas por la necesidad de conquistar nuevas rutas marítimas comerciales

En el siglo XV el Mediterráneo se había vuelto peligroso para el comercio marítimo debido a la presencia del imperio Otomano. Las expediciones de Cristóbal Colón (1492) y la Primera Vuelta al Mundo (1519-1522) tenían por objeto descubrir una ruta alternativa hacia los mercados de Oriente.



Libro del famoso Marco Polo de las cosas maravillosas que vio en las partes orientales... de Marco Polo (Logroño, 1529)

En este libro Marco Polo relata los viajes de su padre, su tío y él mismo por la ruta de la seda en Oriente, entre 1271 y 1288, atravesando China y llegando al imperio Mongol. Allí, Marco Polo llegó a ser consejero de Kublai Khan. Su libro fue una referencia para navegantes aventureros como Cristóbal Colón y comerciantes que buscaban nuevas rutas hacia Oriente.



Cristóbal Colón el Lígur (1575-1600)

El grabado representa el triunfo de Colón a la manera de los thiasos o triunfos del dios Neptuno. La expedición de Cristóbal Colón partió en 1492 gracias al apoyo de los reyes Isabel I de Castilla y Fernando de Aragón. Como todo buen marino, Colón tenía la certeza de que la Tierra era redonda, por lo que dedujo que atravesando el océano Atlántico podría alcanzar las costas asiáticas y abrir una ruta comercial hacia la tierra de las especias. Un error en sus cálculos, que no incluían la existencia de otro continente, daría a conocer a los europeos un nuevo continente que fue bautizado como América. El primero en comunicar la noticia será Pinzón al arribar al puerto de Bayona (Pontevedra).



Maqueta de la nao Victoria realizada por Pascual Munoa (1936)

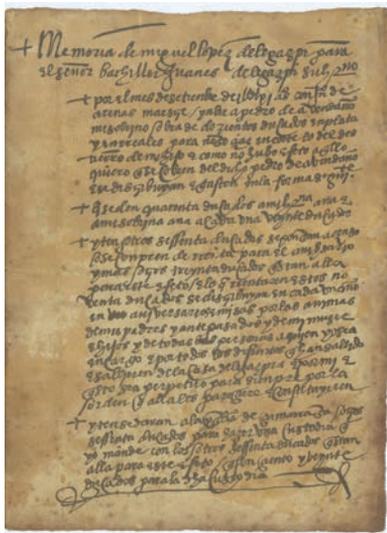
Maqueta de la embarcación que dio la Primera Vuelta al Mundo. La nao Victoria zarpó del puerto de Sevilla en 1519 junto con otras cuatro embarcaciones que componían la "Armada de la Especiería". Esta expedición, financiada por la Corona española, tenía como objetivo encontrar una ruta hacia Asia por el Occidente y alcanzar las islas de las Molucas para participar en el codiciado comercio de especias como la canela, el azafrán, la nuez moscada o el jengibre.



Expedición de Fernando de Magallanes. Grabado de la serie Historia de la Marina Real Española (siglo XIX)

Hernando de Magallanes salió hacia las Indias orientales en 1519 al frente de cinco naves y 243 tripulantes. Después de atravesar el Atlántico, descubrió el paso hacia el Pacífico por el estrecho de Magallanes, llegaron a Filipinas. A su muerte Juan Sebastián Elcano tomó el mando y regresó en 1522 bordeando África con la nao Victoria y 18 supervivientes.

La ruta del Galeón de Manila desde la costa americana hasta Filipinas ocupa un lugar destacado en la conquista de las rutas comerciales hacia Oriente. Su origen se encuentra en la expedición de Legazpi y en el itinerario de vuelta, o "Tornaviaje", de Andrés de Urdaneta en 1565.



Manuscrito Memoria de Miguel López de Legazpi para el Sr. Bachiller Juanes de Legazpi, su Hno. (México, 26 de febrero de 1564)

Escrito de Miguel López de Legazpi, conquistador de Filipinas y fundador de Manila, en el que solicita, antes de emprender lo que parece ser un largo viaje, que se den misas por su alma y las de sus familiares en la iglesia de Zumárraga, su villa natal. Esto se interpreta como un anuncio de la pronta partida a la expedición de conquista de las Filipinas.



Navigatio ac itinerarium Iohannis Hugonis Liscontani in orientalem sive lusitanorum Indiam... de Jan Huygen Van Linschoten (1599)

Jan Huygen (1563-1611) fue un reconocido viajero y mercader holandés. Sus descripciones y relatos de las Indias Orientales permitieron a los ingleses y holandeses acceder a una información hasta entonces monopolio de los portugueses. Descripciones como las de este libro fueron fundamentales para que las Compañías de Indias holandesa y británica rompieran el monopolio del comercio portugués con Asia.

La Expedición de Alejandro Malaspina en el siglo XVIII fue una empresa ilustrada al servicio de la ciencia y de la política colonial española

En el siglo XVIII el pensamiento ilustrado asociará el progreso de una nación con el conocimiento científico. Este espíritu impulsará expediciones científicas como la realizada por Alejandro Malaspina entre 1789-1794 por América y el océano Pacífico, subvencionada por la corona española. El objeto era recopilar información sobre la flora, fauna, geografía, geología y estado del comercio de las colonias españolas. Sus ideas progresistas sobre la autonomía de las colonias lo llevaron a la prisión del castillo de San Antón en A Coruña entre 1796 y 1806.



El fondeadero de las corbetas Descubierta y Atrevida de Fernando Brambila (1795)

Brambila, de origen italiano como Malaspina, formó parte de la expedición en calidad de pintor. Parte de las pinturas que realizó durante el viaje fueron reproducidas en grabados para ilustrar la memoria de la expedición que no llegó a publicarse.

N.º 87

Exmo. Sor.

El Virrey de N. Esp.
Avisa la llegada de
las dos Corbetas del mando
de D. Alejandro Malaspina
de regreso del reconocimien
to al estrecho de Ferrex
Maldonado.

El 10 del corriente llegó à San
Blas D. Alejandro Malaspina
de regreso de su expedicion al
reconocimiento del estrecho de
Ferrex Maldonado, me ha diri
gido yn Pliego y un Ramoncico con
Planos xonulado todo à V.E. que
en este Correo incluyo con el nume
ro de esta Carta.

Por ellos vera V.E. lo adelan
tado en este viage y la felicidad

Carta del Virrey de Nueva España, Conde de Revillagigedo, en la que informa de la llegada a Acapulco de las dos corbetas al mando de Alejandro Malaspina y de las provisiones y pesos que solicita (31 de octubre de 1791)

El botín de los corsarios

El comercio de mercancías procedentes de Oriente y de América fue el motor de la economía europea desde el siglo XV hasta el desarrollo de la industria

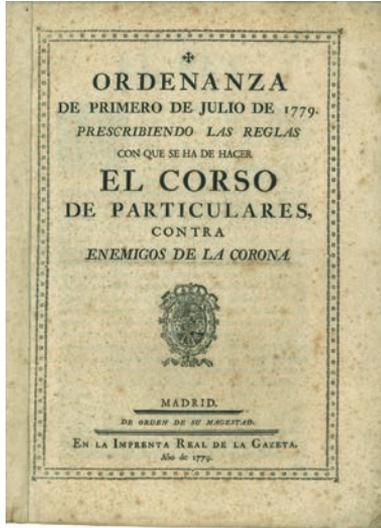
Los barcos mercantes eran el objetivo de los corsos. A diferencia de los piratas, el corso actuaba dentro de la legalidad de un Estado que regulaba su actividad y le concedía la patente de corso.



The Prince Frederick de Ravenet (1818)

En este grabado se representa un ataque del barco corsario Prince Frederick, que junto con el King George, capturó el 8 de octubre de 1748 a la nave *El Glorioso*.

Las potencias navales europeas, como Inglaterra, Holanda, España o Francia, se valían de los corsarios y de la propia armada para perjudicar el comercio ultramarino de los países enemigos y mantener o romper los monopolios comerciales.



Ordenanza de primero de julio de 1779 prescribiendo las reglas con que se ha de hacer el corso de particulares, contra enemigos de la corona. Imprenta Real de la Gazeta (Madrid, 1779)

La primera ordenanza española que regulaba y fomentaba las actividades del corso fue dictada por Felipe IV en 1621, motivada por los ataques de corsarios ingleses, holandeses, franceses, turcos y argelinos. Con ella se pretendía otorgar la "patente de corso" a los comerciantes españoles víctimas de las prácticas corsarias.



Dibujo de la bahía de Arceus (Orán, norte de África) que ilustra el diario de navegación de la expedición comandada por Blas de Lezo (1733)

Esta expedición tenía como objetivo conquistar la ciudad de Orán sitiada por los piratas berberiscos del argelino Bey Hassan. Tal como queda recogido en el diario, a su regreso la escuadra de Lezo realizó diversas acciones corsarias.

Los corsarios evitaban el combate siempre que podían, su táctica preferida era el ataque por sorpresa aprovechando la noche o la niebla para abordar el barco y quedarse con el botín. Durante el abordaje utilizaban pistolas con bayonetas desplegables, muy útiles en el enfrentamiento cuerpo a cuerpo, y cañones de pequeño calibre que movían con facilidad por la borda.



Pistola para el abordaje de la armería Usatorre de Eibar (Guipúzcoa, finales del siglo XVIII-principios del siglo XIX)

Estas pistolas incorporan una pequeña bayoneta que se despliega para utilizarla durante los enfrentamientos cuerpo a cuerpo en los abordajes. La bayoneta, de pequeñas dimensiones, debía clavarse en un ojo o en el corazón del contrincante para causar un daño inmediato. Este modelo fue empleado en la batalla de Trafalgar y se trata, por lo tanto, de un arma anterior a las décadas de 1820-30 cuando se produce un cambio sustancial en el armamento.



Cañón de borda (Francia o Italia, siglo XVIII)

Este tipo de cañones de pequeño calibre, y por ello muy manejables, se colocaban en la borda del barco y se utilizaban en las distancias cortas durante los abordajes.



La vie de Michel de Ruiter (Ámsterdam, 1698)

Michel Adriaenszoon de Ruyter (1607-1676) fue un destacado marino holandés, que además de sus actividades como corsario y como capitán de flotas privadas, participó en numerosas batallas navales.

Galicia fue la cuna de numerosos corsarios, entre los que destacó Gago de Mendoza, enterrado a pocos kilómetros de este museo. En los puertos gallegos se armaron no pocas naves corsarias para defender los intereses comerciales.

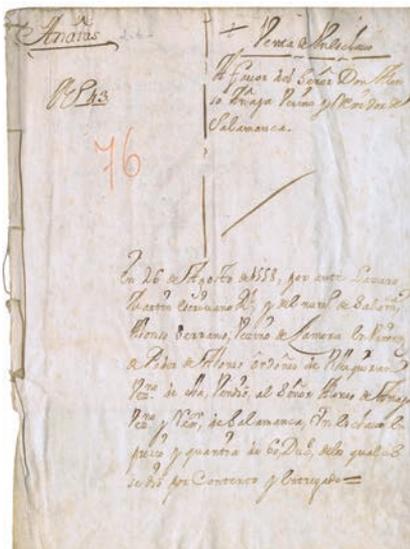


Gazeta de Madrid. Noticia del Corsario de Vigo Bernardo Pequeño y el bergantín Atrevido (30 de noviembre de 1781)

En ese año el corsario Bernardo Pequeño, al mando del bergantín San Carlos, apodado El Atrevido, apresó 13 buques ingleses. Carlos III le concedió por ello un sable de honor y una medalla de oro. El barco había sido armado como corsario en 1779 por varios comerciantes viquegues para responder al acoso de los navíos ingleses.

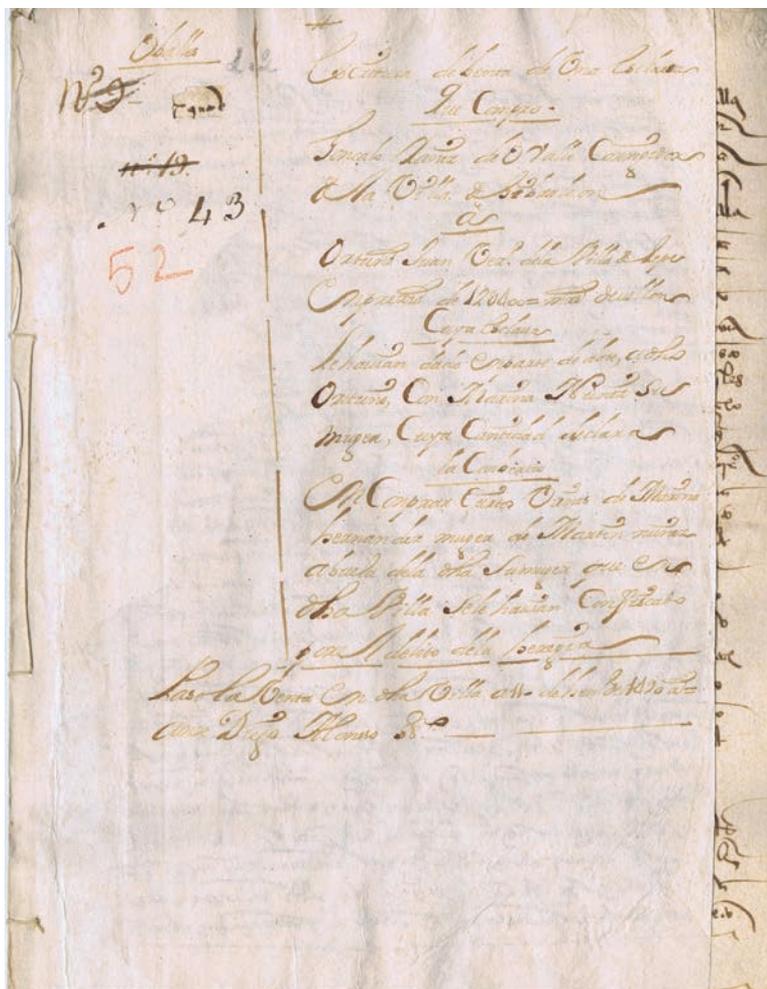
Entre todas las mercancías, como la seda y las especias de Oriente, los metales preciosos o el algodón de América, la que proporcionó mayores beneficios fue el comercio de personas raptadas en el continente africano para trabajar como esclavos en las plantaciones americanas

Los europeos justificarán este vergonzoso negocio bajo la excusa de la naturaleza “pagana y salvaje” de la población africana. Los británicos, después de liderar durante 200 años el comercio de esclavos, aprobarán la ley abolicionista en 1833. En este proceso las mujeres británicas jugaron un papel clave al organizar un boicot contra los productos procedentes de plantaciones trabajadas por esclavos. Fue el primer movimiento a favor de los derechos humanos en Gran Bretaña. En España, donde de hecho ya estaba extinguida esta práctica, se prohíbe oficialmente la trata en 1880. En cualquier caso, su abolición en los territorios propios no implica la prohibición de recurrir a ella en países pobres.



Escritura de venta de un esclavo negro en Salamanca (1558)
Venta que hace Alonso Serrano, vecino de Zamora por poder de Alonso Ordóñez de Villaquirán, de un esclavo llamado Felipe de 25 años color negro atezado “que no es fugitivo ni ladrón ni enfermo de gota coral ni borracho, ni tiene enfermedad contagiosa clara ni encubierto, ni tiene espíritus ni se mea ni orina en la cama”, a favor de Don Alfonso Anaya, vecino y Regidor de Salamanca (1558)

En el siglo XVI el comercio de esclavos era una actividad habitual en la Península Ibérica y se alimentaba sobre todo de los cautivos de guerra, fueran blancos o negros. No será hasta la instalación de las grandes plantaciones en América cuando la población negra africana se convierta en sinónimo de mano de obra esclava.



Escritura de venta de una esclava blanca (1490)

Contrato de venta de una esclava blanca de 15 a 20 años, que vende Orduño Juan, vecino de Lepe (Huelva), a Gonzalo Yáñez Ovalle, corregidor de Gibraleón, en 12.000 maravedís

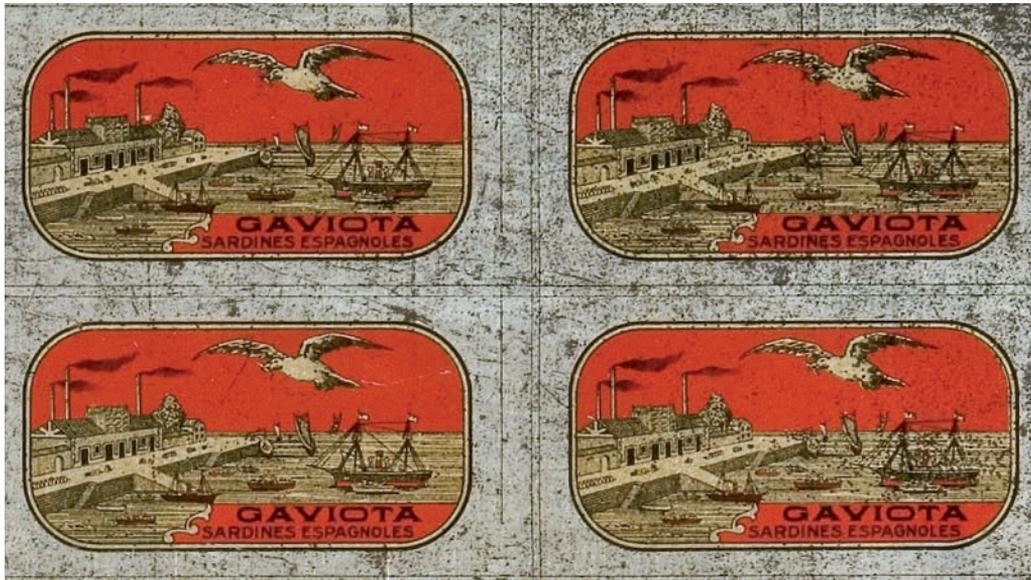
Este documento constata que la esclavitud era algo muy común en el sur de Europa antes de la llegada de los europeos a América. Las mujeres jóvenes se cotizaban más que los hombres ya que también eran explotadas sexualmente, por ello se valoraba, además de su salud, su aspecto físico y se pagaba más por su juventud y el color claro de la piel.



Maqueta del Galeón Santiago (La Capitana) realizada por Pascual Munoa (1936)

La Capitana participó en la guerra de los Treinta Años (1618-1648) y en campañas americanas. Su almirante, Antonio de Oquendo, ostentaba también el puesto de mando de algunos galeones de Indias que traían mercancías muy valiosas, como plata y piedras preciosas, y llevaban esclavos, además de otros productos.

La explotación de los recursos del mar





La industria conservera



Galicia estuvo al margen de las grandes rutas comerciales. Con el desarrollo de la industria conservera el mar se convierte en su primera fuente de recursos

En el Museo Massó se conservan los materiales procedentes de la factoría de salazón romana y de un importante complejo alfarero

En esta zona del litoral gallego los antecedentes de la industria del pescado se remontan a la época romana. Entre los siglos II y III de nuestra era comienza a funcionar en los arenales de Bueu una factoría de salazones, donde se elaboraban salsas y conservas de pescado en salmuera, y un importante taller de ánforas salazoneras. Este taller de ánforas era el único existente en todo el litoral atlántico y norte peninsular desde la desembocadura del Tajo.



Basas y fragmentos de fustes de columnas procedentes del edificio de la fábrica de salazones (siglo II-III d.C.)

Las excavaciones arqueológicas han puesto de relieve la existencia de un importante complejo salazonero. Comprendía nueve piletas para macerar el pescado en salmuera, talleres para la preparación y molturación del pescado y una villa. A este conjunto estaba asociado un importante taller de ánforas.



Cuchillo con mango de hueso para la preparación del pescado (siglo II-III d. C.)

Los hallazgos revelan un sistema de procesado muy semejante al que se empleaba en las salazones del siglo XIX y XX. Este cuchillo fue hallado dentro de una de las piletas de la salazón.



Ánfora salazonera de Bueu (siglo III-IV d. C.)

Estas grandes vasijas de cerámica eran los envases empleados para el transporte por mar de la salazón. El taller de ánforas contaba con cuatro hornos y abastecía las salazones de Vigo y de una amplia zona costera hispano-portuguesa. Se han localizado hallazgos desde Conimbriga (Portugal) hasta el sur de Gran Bretaña, lo que demuestra que se trataba de un centro importante de fabricación y exportación de envases.

Los fomentadores catalanes introducen en Galicia un sistema de explotación de la salazón de sardina a gran escala

Desde mediados del siglo XVIII la riqueza del ecosistema de las Rías Baixas, y en especial la abundancia de sardina, atrajo a varias generaciones de catalanes. Estos emprendedores, conocidos en Galicia como los fomentadores, sembraron la costa gallega de fábricas de salazón de sardina. El destino de la producción era el mercado catalán que demandaba proteína barata para alimentar a las clases trabajadoras. Los Massó formaron parte de la segunda oleada de fomentadores. Salvador Massó Palau se instala en Bueu en 1816 y adquiere un antiguo depósito del monopolio estatal de sal conocido como “O almacén do Rei” para convertirlo en una fábrica de salazón. A esta se sumarán otras dos salazones, una en la vivienda familiar y otra en la playa de A Mourisca.



Prensa de la antigua fábrica de salazón (siglo XIX)

La principal aportación de los fomentadores catalanes fue la sistematización del proceso de salazón de sardina a gran escala, con mano de obra asalariada, en edificios específicos y con un sistema de prensado que extraía la grasa de las sardinas. Esto evitaba su rápido deterioro y permitía comercializarla a grandes distancias.



Fotografía del almacén de anchoa situado en el antiguo almacén Piñeiro e incorporado al complejo conservero Massó (hacia 1920) y pilos de la salazón Piñeiro recuperados recientemente dentro de las instalaciones del Museo (2013)

El almacén Piñeiro era una antigua fábrica de salazón que, junto con otras veinte, se situaba en la línea de playa del gran arenal de Bueu. Fue adquirida en torno a 1920 por los Massó para emplearla como almacén para la maduración de la anchoa antes del enlatado. Sobre ella levantaron una planta que terminarían por transformarla en sala del museo. Recientemente han sido recuperadas las dieciocho piletas de la antigua salazón.

Los fomentadores catalanes crearon una nueva élite social

Formaban un grupo muy cohesionado y no perdieron sus referentes culturales ni el contacto con el lugar de origen. Los matrimonios se concertaban entre las distintas familias para reforzar el control sobre el sector. En la familia Massó esta endogamia se practicó durante tres generaciones con las familias Barreras y Bolívar.



Las esposas de los tres hermanos Massó García: las hermanas gemelas Ángeles y Amalia Bolívar Sequeiros junto a su amiga y futura cuñada, M^a Victoria de Ariza (hacia 1925)

Con Gaspar y su hermano José M^o se da continuidad a la política de concertar matrimonios con familias catalanas del sector. La rama Bolívar-Massó detentó durante 20 años el control de la lonja de pescado de Bueu.

La familia Massó transforma la fábrica de salazón en una moderna conservera



Composición fotográfica con los retratos de los fundadores de la conservera: Salvador Massó Palau, en el centro, y sus hijos, Gaspar y Salvador Massó Ferrer

En 1883, Salvador Massó Palau, junto con sus dos hijos, se asocia con dos empresarios franceses y transforman una de las salazones de su propiedad, donde hoy se encuentra el museo, en una fábrica de conservas herméticas denominada La Perfección. Once años más tarde pasará a depender íntegramente de la familia Massó y a partir de los años veinte iniciará un proceso de expansión del mercado hacia Europa, Sudamérica y Asia.



Máquina troqueladora de la marca francesa Durox para realizar fondos y tapas de latas (finales del siglo XIX)

Los socios franceses aportaron la mitad del capital, la maquinaria, los conocimientos técnicos, la comercialización del producto en Francia y el personal cualificado. A los Massó les correspondía proporcionar la otra mitad del capital, los inmuebles y el taller para la confección de latas.



Reglamento Interior de la Fábrica La Perfección de Bueu (1888)

Este reglamento sirvió de modelo al resto de las conserveras de la ría de Vigo. En él se determinaban cuestiones como los horarios, jornal, obligaciones y disciplina de jornaleras y empleados. En los inicios de La Perfección, una mujer ejercía de capataz del personal cualificado aportado por los socios franceses, en total 10 hombres y mujeres procedentes de Nantes.



Empleadas en la mesa donde se limpiaba la sardina del antiguo edificio de la conservera en Bueu (hacia 1920)

A principios del siglo XX se hacía jornadas de 10 a 12 horas. A partir de 1918 se impone la jornada de ocho horas. En los turnos de noche, el capataz animaba a las mujeres a cantar para combatir el sueño.



Lata tipo baúl de la marca “Barbero de Sevilla” y plancha de hoja de lata litografiada para la confección de una lata triple de la fábrica La Perfección (hacia 1885)

Con el formato baúl, con lengüeta para la apertura lateral con llave, La Perfección introduce en España el primer sistema de apertura fácil. Para ello contó con su propia fábrica de llaves. Este formato convivió durante la primera etapa de la fábrica con la lata llamada “triple”, de tres kilos.



Troquel para la confección de fondos de latas en las antiguas prensas Durox (1883)

En estos formatos de latas, las tapas y fondos eran iguales. Para distinguirlos se estampaba en los fondos una llave en relieve.



Ilustración del catálogo de productos Massó diseñado por Federico Ribas con latas de formato club y apertura fácil (1924)

Massó llegó a distribuir 15 marcas distintas de productos muy variados. Marcas como Cosmopolite, estaban destinadas al mercado francés, *Drapeau* o *Kayrel* se dirigían a un sector más modesto del mercado interior, Massó, la de más prestigio, se distribuía en Cataluña y las delicatessen se comercializaban bajo la marca *Gaviota*.

La conservera de los hermanos Massó fue la más innovadora y alcanzó el primer puesto en Europa

En las décadas de 1920 y 1930 Massó, con Gaspar Massó García a la cabeza, se consolida como una de las empresas conserveras más importantes, abarcando todos los sectores, desde la captura del pescado y su transformación en conserva hermética, hasta la fabricación de envases, harinas y aceites, artes de pesca, reparación de barcos, diseño y construcción de maquinaria. Una década más tarde, ya con el complejo de Cangas en funcionamiento y las fábricas de Avilés (Asturias) y Barbate (Cádiz), se convertirá en la primera conservera europea y en la más innovadora. Destacaron en la mecanización y modernización del proceso productivo, con patentes de maquinaria propias que serán adoptadas por conserveras gallegas, españolas y europeas.



Interior de la nave construida para modernizar la Fábrica de conservas Massó Hermanos de Bueu (1926)

Esta nave de estructura metálica fue un auténtico alarde de arquitectura industrial. Con ella se amplía y moderniza la antigua conservera gracias a los beneficios obtenidos durante la Primera Guerra Mundial. En esos años Massó llegó a pagar salarios con monedas de oro. El autor del proyecto fue el arquitecto Jacobo Estens, casado con Teresa Massó Bolívar, quien contó con la colaboración de José M^a Massó, que entonces se incorpora a la empresa, mientras que la construcción corrió a cargo de Hijos de Barreras.



Descarga de pescado en el muelle Massó de Bueu (hacia 1928)

La empresa disponía de una flota pesquera. Salvador Massó Palau tenía hacia 1860 una lancha de xeito, dos de arte, dos botes y un galeón. A partir de 1916 comienzan a constituir una flota de barcos de vapor y en 1927 disponen del primer barco sardinero de la región con motor de explosión y adquieren varios camiones Krup. En las décadas siguientes construirán una flota sardinera y bonitera y otra para pescar en el Gran Sol.



Cajón reglamentario de medida para la descarga de sardina (primera mitad del siglo XX)

Estos cajones fueron creados a principios del siglo XX por el Ayuntamiento de Vigo. Eran más manejables que los cestos y tenían una capacidad reglamentada de 50 kg. Por cada cajón de sardina, la empresa entregaba una tarja que luego se cambiaba por dinero. La Fábrica Massó, además de las tarjas de elaboración propia, reacuñó monedas de Isabel II fuera de circulación con las iniciales S.M. (Salvador Massó).



Autoclave para la esterilización del alimento en conserva (primera mitad del siglo XX)

El autoclave es la máquina por excelencia de la industria conservera, en ella se introducen las latas ya cerradas para la esterilización a altas temperaturas.

Gaspar Massó García fue el artífice de la gran expansión que experimentó la empresa Massó Hermanos

Nieto del fundador y primogénito de Gaspar Massó Ferrer, se incorpora a la empresa en los años 20 y asume en 1931 la dirección, convirtiéndola en la empresa líder del sector. Fue socio fundador y presidente de la sociedad viguesa MAR, que contó con una de las flotas pesqueras más importantes de Europa. Murió pocos años antes de la desaparición del imperio Massó, que se derrumba con el cierre de las fábricas de Bueu y Cangas en 1992 y 1994.



Retrato-silueta recortado en cartulina de Gaspar Massó (Bruselas, 1910)

Gaspar Massó, con 17 años, estaba estudiando en Lovaina cuando se inicia en la empresa representándola en la Exposición Universal de Bruselas. Inteligente, culto, hábil seductor y con una personalidad arrolladora y dominante, desarrollaría un talento privilegiado para los negocios.



Gaspar Massó mostrando la fábrica de Bueu al presidente de la República Niceto Alcalá Zamora (1932)

Utilizó su paso por las instituciones políticas y económicas nacionales y locales para impulsar la empresa familiar y el sector conservero y pesquero gallego. Hombre polifacético como pocos, fue coleccionista de libros y antigüedades náuticas y formó parte de la Real Academia de la Lengua, correspondiéndole aportar el léxico “marinero”.



Vista aérea del complejo conservero Massó de Bueu (hacia 1940)

En el centro podemos ver el jardín y la chimenea, hoy en la Plaza Massó, la carpintería al fondo y, hacia el frente marítimo, el edificio de la vivienda familiar organizada en torno al patio de la salazón. A la derecha, las naves de estructura metálica y a la izquierda la salazón Piñeiro. Al lado, la nave de atadores de redes y el edificio del antiguo “almacén do Rei” transformado en conservera y con la primera planta levantada en 1930 para albergar el museo.



Vista aérea del complejo conservero Massó en Cangas do Morrazo (1940)

Este complejo conservero, gestado en plena Guerra Civil e inaugurado en 1940, fue construido en previsión de la gran demanda de conserva a la que daría lugar el estallido de la Segunda Guerra Mundial. Comprendía una modernísima fábrica de conservas con cámaras frigoríficas, la mayor de Europa, un taller para la confección de latas y embalajes, taller mecánico para la reparación y diseño de maquinaria, fábrica de harinas y aceites, varaderos para la reparación de barcos, además de guardería, comedor, economato, hotel y viviendas para el personal.



Lata de conservas con el edificio de la fábrica de Cangas "la fábrica más grande de Europa"

Bajo la supervisión de José M^a Massó, sus parientes de origen catalán, Jacobo Estens y Tomás Bolívar Sequeiros, realizan el proyecto de este extraordinario edificio de cemento armado y completamente acristalado, que era conocido en la época como el Gran Casino de la Sardina. La estructura metálica se contrató con Hijos de Barreras.



Placa de la patente del Horno de cocción continua Massó (hacia 1950)

Los nuevos sistemas diseñados por Massó revolucionaron la industria conservera. Las mesas de madera en las que se limpiaba el pescado fueron sustituidas por los canales de eviscerado, con corriente de agua, que mejoraban la productividad e higiene. De los cocederos en los que se metían y sacaban los carros con las parrillas cargadas de sardinas, se pasó al horno de cocción continua, un túnel de vapor por el que circulaban las parrillas.



Utensilios para la maduración del bocarte en el sistema de anchoado (siglo XX)

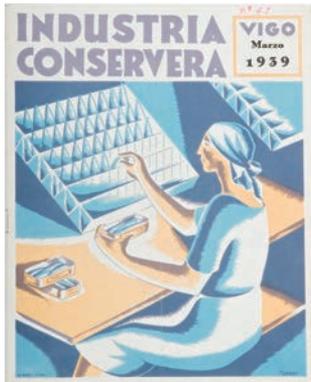
En la conservera moderna, el sistema de salazón se sigue utilizando para la elaboración de la anchoa, un trabajo artesanal que se mantuvo al margen de las innovaciones técnicas. Para garantizar el abastecimiento de bocarte, Massó abrió en 1945 una fábrica en Avilés (Asturias).



Lavabo de manos de la empleadas de la Fábrica Massó Hermanos de Bueu (hacia 1926)

La mayor parte del trabajo era desempeñado por mujeres y niñas

En el litoral gallego, la industria de la salazón y conserva del pescado supuso la incorporación masiva de la mujer al mercado de trabajo asalariado. Mujeres y niñas componían el 95% de las plantillas, existiendo una clara división del trabajo y diferencia de salarios entre mujeres y hombres.



Portada de la revista *Industria Conservera* de mayo de 1939 diseñada por Manolo Torres

Las empleadas cobraban la mitad del salario que recibían los empleados varones. Ellos acaparaban los puestos fijos y más cualificados, lejos de la limpieza y manipulación del pescado.



Reloj para fichar (hacia 1930)

El trabajo de las empleadas se organizaba por turnos en función de la recepción del pescado. La fábrica de Bueu hacía sonar una sirena para llamar a las jornaleras cuando llegaba la pesca, a cualquier hora del día o de la noche. Había un toque de sirena para las que procedían de Bueu, otro para las de la parroquia de Ceta y otro para las de la parroquia de Beluso.

Las fábricas Massó de Bueu y de Cangas do Morrazo destacaron por los servicios que ponían a disposición de las empleadas, como la clínica, la escuela y la guardería, el comedor y el economato. Fue la primera empresa gallega en incorporar a su plantilla una asistente social.



Guardería del complejo industrial Massó de Cangas (1962)

Esta imagen, cedida por el Museo Etnológico de Ribadavia, forma parte de un reportaje realizado por el fotógrafo vigués Ángel Llanos durante la visita de una delegación estadounidense. En las dependencias de la fábrica se impartían también clases de alfabetización para las empleadas.

Vitrina de la clínica de la Fábrica Massó Hermanos de Bueu (finales del siglo XIX)

En la clínica de la fábrica de Bueu el médico Salvador Massó atendía las urgencias. Cuando la asistencia médica era un lujo inaccesible para las trabajadoras, las empleadas de Massó disponían de atención médica en los partos. Las mejoras sociales impulsadas durante la II República se verán frenadas con el Golpe de Estado de 1936.



En la fábrica Massó se diseñaban y confeccionaban las latas para las conservas

Desde su origen, en 1883, la conservera disponía de su propio taller para la confección de envases. La primera maquinaria utilizada era de origen francés y pasó a exponerse en la sala dedicada a la industria cuando se abrió el museo en 1932.



Mesa de soldador (finales del siglo XIX)

Inicialmente las latas estaban formadas por tres piezas, cuerpo, tapa y fondo, que eran soldadas a mano, lo que limitaba la producción de conservas. En la década de 1920 el soldado a mano llega a su fin.



Sección del taller de confección de envases con los soldadores realizando el trabajo manualmente y la maquinaria de cierre en la fábrica Massó de Bueu (1924)

A principios del siglo XX se introducen las máquinas soldadoras y sertidoras. Esto hace posible que las conservas comiencen a tener una producción masiva, se abaraten considerablemente y se conviertan en un alimento asequible y popular.



Plancha de hoja de lata litografiada por La Artística de Vigo para la confección de latas y lata de conservas Massó (hacia 1940)

Las latas se realizaban en la fábrica de Bueu a partir de las planchas de hoja de lata decoradas en La Artística de Vigo. Posteriormente, en la década de 1940, el taller de latas será trasladado al gran complejo industrial de Cangas do Morrazo.

Massó contó con la colaboración de artistas como Federico Ribas y Urbano Lugrís para el diseño publicitario y la promoción

Federico Ribas fue uno de los más destacados artistas gráficos

Ocupó el puesto de director artístico de la perfumería Gal, diseñó la publicidad de las marcas comerciales Codorníu, Elgorriaga y Artiach y trabajó para las revistas más punteras del momento. Asentado en Madrid, pasaba los veranos en Bueu y formó parte del círculo de amistades de los hermanos Massó, para los que realizó diseños publicitarios.



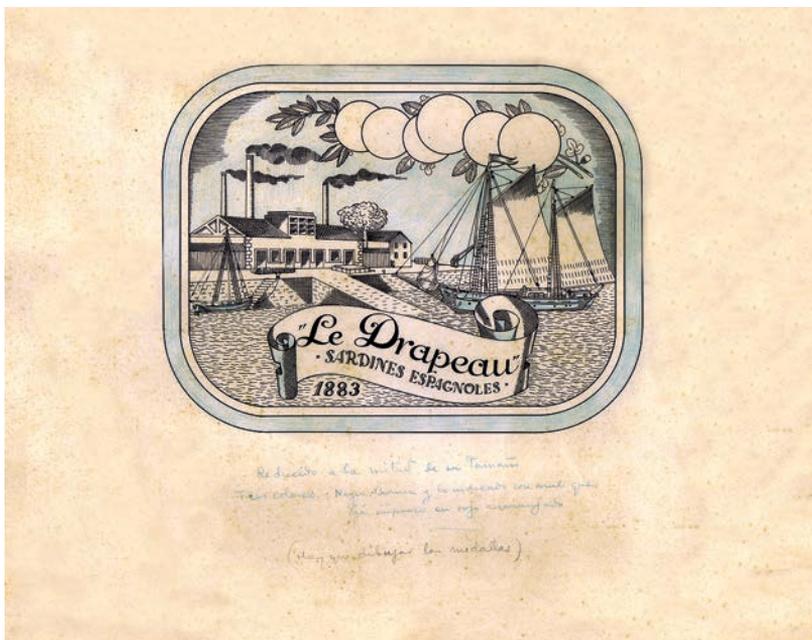
Federico Ribas, Gaspar y Salvador Massó con unos amigos en la playa de Lapamán de Bueu (hacia 1924)

La afición de los hermanos Gaspar y José M^a a la fotografía y a la filmación de películas nos dejó testimonios únicos en el Archivo del Museo Massó. Imágenes como ésta ponen de manifiesto la relación de amistad que existía entre el diseñador y los hermanos Massó. Pero sin duda el que sentía una mayor admiración por su obra era Antonio, del que se conserva un retrato a lápiz firmado y dedicado por Ribas.



Boceto para cartel publicitario y display en los que Federico Ribas utiliza a su esposa como modelo (entre 1924 y 1930)

En el París de principios de siglo fue donde Federico Ribas definió su estilo cosmopolita, refinado y sofisticado, convirtiendo a la figura femenina hiperestilizada y de aspecto frágil en el elemento distintivo de su obra. Allí conoce a su esposa Georgina-Clotilde Boussange, que utilizará como modelo en numerosas ocasiones.



Boceto para lata de conservas, lata y estuche de anchoas atribuido a Federico Ribas (hacia 1920)

La gráfica y algunos diseños de la marca Massó de la década de 1920 destacan por su gran calidad y se atribuyen a Federico Ribas. A partir de los años 30 Antonio Massó se pone al frente del Departamento comercial. Su afición por el mundo de la creatividad le llevará a supervisar las cuestiones relacionadas con la imagen y publicidad de la empresa. Los diseños seguirán adoptando con gran éxito los nuevos estilos durante las próximas décadas, llegando a recibir en 1978 el premio a la mejor imagen de marca.

Los inicios en la pintura de Urbano Lugrís están marcados por su relación con la familia Massó

Durante la década de 1940 se establece una relación muy fructífera para ambas partes. Los Massó le encargan una serie de pinturas para decorar el comedor de las empleadas en Bueu. Mientras realiza este trabajo, Lugrís pasará parte del tiempo en el Museo, cuyos objetos y grabados relacionados con la navegación irán conformando la iconografía lugrisiana de esta época. Este encargo irá acompañado de otros, como el diseño de los stands de las ferias de alimentación y el Pabellón de los Museos de la Feria del Mar de Vigo de 1945.



Pintura de Urbano Lugrís para decorar el comedor de las empleadas de la fábrica de Bueu (hacia 1945)

En el Museo Massó se conservan cinco de las seis pinturas de gran formato en las que el autor, aunque no muestra todavía un estilo muy definido, ya anuncia lo que será su personal lenguaje onírico, con el mar como único protagonista.



Boceto de Urbano Lugrís para la Capilla dos Santos Reis de Bueu (hacia 1950)

La relación entre Lugrís y los Massó culmina en 1953 con la inauguración de la Capilla dos Santos Reis. Se trata de una "obra de arte total" en la que Lugrís es el autor del proyecto arquitectónico y escultórico. En su materialización jugó un papel destacado José M^a Massó, entonces alcalde de Bueu. Los bocetos, propiedad del Ayuntamiento, se conservan en el museo.



Fotografía de Xoán Piñeiro modelando el busto de Gaspar Massó y relieve con escena de descarga de pescado (hacia 1950)

Entre los artistas que gozaron de la protección de los hermanos Massó se encuentra el escultor Xoán Piñeiro. En la década de 1950 realizará numerosos trabajos para la familia y para el Museo Massó.



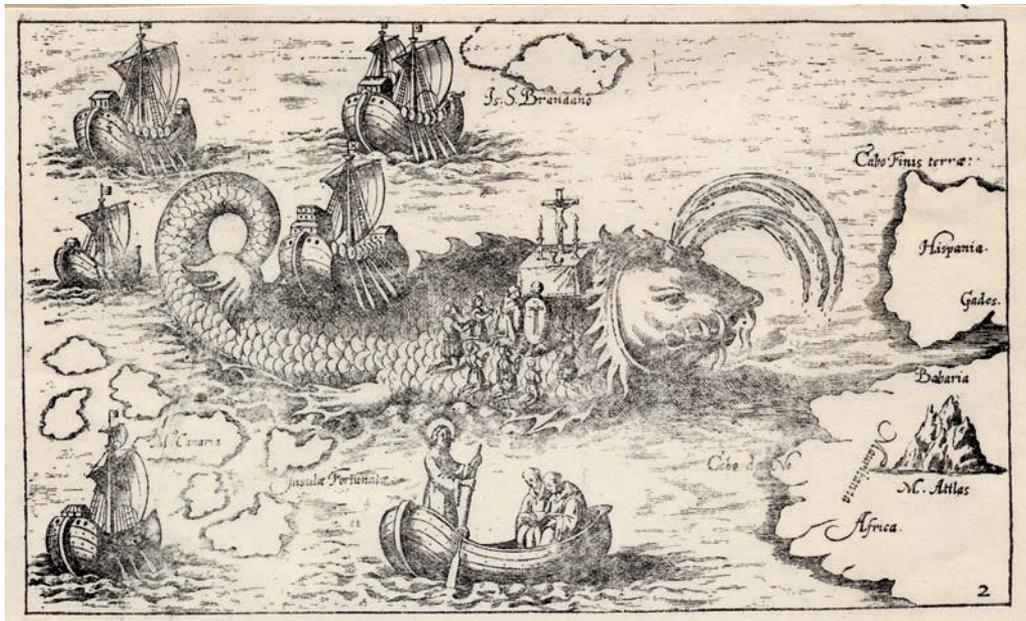


La industria ballenera



En Galicia se desarrolló una próspera industria en torno a la caza de la ballena

La imagen legendaria del monstruo marino al que se asocia la ballena alentó las fantasías y temores de los navegantes de todas las épocas



Grabado con la representación de la leyenda de origen irlandés de san Brandán que ilustra el libro *Nova Typis Transacta Navigatio* de Fray Honorio Philopono (1621)

El mito de la ballena como un temible monstruo marino está presente en todas las culturas. En la religión cristiana la leyenda bíblica de Jonás es la más conocida. En la cultura irlandesa, la leyenda de san Brandán el Navegante ofrece una visión positiva del gran pez Jaconius que aparece y desaparece sumergiéndose en las aguas del mar.



Vértebra de ballena procedentes de la factoría ballenera de Massó Hermanos S. A. (segunda mitad del siglo XX)

Antes de disponer de los medios y capacidad para afrontar la caza, la grasa de ballena era ya muy apreciada para la iluminación y su explotación se limitaba a los ejemplares que con frecuencia varaban en las playas. Las costillas y vértebras se empleaban en las viviendas como dinteles y banquetas.

Los vascos fueron pioneros en la caza de la ballena. En Galicia establecen el primer puerto ballenero en el siglo XIII y en el siglo XVII sus galeones son auténticas factorías balleneras



Vestimenta de los arponeros holandeses y vascongados. Ilustración del Diccionario Histórico de las Artes de Pesca Nacional de Antonio Sáñez Reguart (1795)

Los primeros testimonios escritos sobre la caza de la ballena son de origen vasco y datan del siglo XI. Se trataba de una caza costera que se iniciaba cuando el atalayero encendía un fuego al divisar las ballenas desde los promontorios donde se situaban las atalayas.



Arpón de mano y sangradera para la caza de la ballena (siglo XX)

Hasta la aparición de los cañones, la pesca se realizaba desde pequeñas chalupas con arpones manuales amarrados por un cabo a la embarcación y con lanzas o sangraderas.



Amarrado de una ballena al costado de un navío y Sección de una embarcación vascongada armada a la ballena. Ilustraciones del Diccionario Histórico de las Artes de Pesca Nacional de Antonio Sáñez Reguart (1795)

Ya en el siglo XVI los buques balleneros vascos se aventuraban por los océanos. Un siglo más tarde se habían convertido en auténticas factorías flotantes con una caldera en cubierta para la extracción de la grasa y grandes bodegas para almacenarla en barriles.



Grabado del buque ballenero estadounidense Eliza F. Masson realizado sobre la tapa del cráneo de un homínido (1855)

Pronto los vascos dejaron paso a otros países y, en especial, a los Estados Unidos donde se convirtió en una de las principales industrias. La novela Moby-Dick de Herman Melville (1851) describe con gran realismo la caza de la ballena en esta etapa que finaliza con la práctica extinción de las especies más codiciadas.



Estructura de paraguas "seteparroquias" con varillas de barbas de ballena polar (siglo XIX)

Hasta la aparición del plástico, el material con mayor elasticidad eran las barbas de ballena. De ahí que las varillas de los corsés, paraguas y sombrillas tomaran el nombre de este cetáceo.

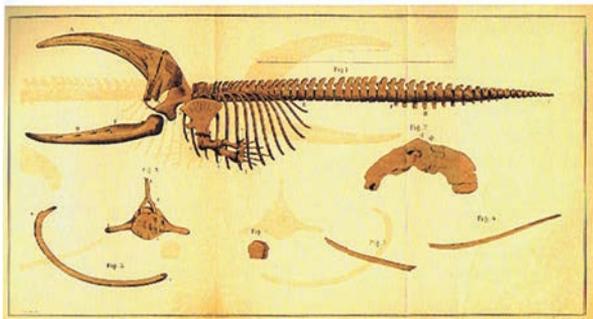


Ilustración de Francisco López Alén del esqueleto de la ballena franca capturada en el País Vasco en 1878 del libro *Ballena Euskara. Memoria del esqueleto de esta especie, que existe en el Museo de Historia Natural del Instituto Provincial de Segunda Enseñanza de Guipúzcoa* de Cándido Ríos Rial (San Sebastián, 1890)

El exceso de capturas lleva a la extinción de la ballena franca en las costas de la Península Ibérica. Era un animal fácil de capturar con los medios de que disponían ya que el apresamiento de las crías lactantes atraía a las hembras.

En el siglo XX los avances técnicos permiten una explotación a gran escala y Galicia se convertirá en una potencia ballenera. En 1924 se establece en Caneliñas (A Coruña) la primera factoría ballenera en tierra firme. Posteriormente Massó acaparará el resto de las factorías de la Península Ibérica



Cañón lanza arpones noruego (hacia 1850)

En torno a 1900 los noruegos se sitúan a la cabeza de esta industria gracias a la nueva tecnología y la caza de los grandes cetáceos regresa a las costas españolas y gallegas. Los barcos de vapor, la bomba para insuflar aire en el animal e impedir que se hunda una vez capturado y los cañones arponeros con explosivos convierten la caza de la ballena en una gran carnicería a nivel global. En pocas décadas llevarán al límite la población de varias especies.



Empleados de origen marroquí trabajando en la rampa de desguace en la factoría ballenera de Balea en Cangas do Morrazo (1955)

En 1955 Massó Hermanos S. A. pone en funcionamiento la ballenera de Cangas con personal de origen marroquí y equipamiento procedente de la compra de la factoría de Benzú (Ceuta). Con la de Cabo Morás (Lugo) amplía el negocio después de la compra de la factoría de Getares (Cádiz) y en 1971 se fusiona con Caneliñas en la sociedad IBSA.



Cazaballenero Lobeiro

Después de firmar un acuerdo con IBSA, que tenía la concesión de pesca de ballenas en estas aguas, Massó inicia en Cangas las capturas con el buque Lobeiro, adquirido con el resto del equipamiento de la factoría de Benzú (Ceuta). A la flota se añadirán el Carrumeiro y el Cabo Morás, procedentes de la factoría de Getares (Cádiz), los tres construidos en Inglaterra en torno a 1930. Los cazaballeneros empleaban motor de vapor para reducir al mínimo el ruido que ahuyentaba a las ballenas.



Cañón arponero con explosivos y arpón después de ser extraído de una ballena (hacia 1950)

Estos arpones de hierro llevaban incorporada una granada en la punta recargable que estallaba al incrustarse en el cuerpo del animal. El taller mecánico de la conservera Massó de Cangas se encargaba de enderezarlos.

Botas con clavos para iniciar el despiece encima del cetáceo y cuchilla para el despiece procedente de la factoría de Balea en Cangas (1955)



Selección y partición de la carne en la factoría de Balea de Cangas do Morrazo, Félix Lorro (1978)

De la ballena se obtenía fundamentalmente grasa para alimentos, jabones, pomadas y lubricante. Sin embargo, la última etapa de las balleneras Massó, ya fusionadas con IBSA, estuvo marcada por la gran demanda de carne del mercado japonés.



Colmillo de cachalote tallado con la imagen de la Virgen, J.C. Flórez (hacia 1960)

En la época heroica de la caza de la ballena, los miembros de la tripulación se entretenían tallando y grabando los dientes de cachalote y huesos de ballena para venderlos al llegar a puerto. En la época de las factorías industriales, empresarios como José Chas de IBSA y Antonio Massó se aficionan a este arte.

En 1985 el gobierno español firma el acuerdo internacional que prohíbe la explotación comercial de grandes cetáceos para evitar su extinción. Con el cierre de las factorías gallegas se pone fin a la historia de la caza de la ballena en la Península Ibérica. Hoy apenas quedan testimonios del importante papel que jugó Galicia en este sector



Fotografías de la factoría de Balea en Cangas do Morrazo en 1955 y en 2013

A finales de la década de 1970 el movimiento ecologista lidera la defensa de las ballenas. El buque insignia de Greenpeace, el *Rainbow Warrior*, recala por las costas gallegas e inicia una serie de actuaciones contra los cazaballeneros de IBSA. La situación extrema de las poblaciones de cetáceos lleva a la Comisión Internacional Ballenera a tomar cartas en el asunto y finalmente España firma el acuerdo internacional que prohíbe este tipo de pesca. El afán coleccionista de los Massó evitará que se pierdan para siempre buena parte del utillaje empleado en su procesamiento y captura.



Las embarcaciones y la carpintería de ribera



Las embarcaciones tradicionales son testimonios de una sociedad preindustrial extinguida. A ellas están asociados saberes y formas de vida del pasado

La lancha *xeiteira* fue la embarcación más representativa de la costa occidental gallega

Esta embarcación autóctona del litoral gallego alcanzó su época de esplendor a finales del siglo XIX. La proliferación de fábricas de salazón supuso la multiplicación de la flota de *xeiteiras* en nuestra costa occidental. Desbancada primero por las ligeras traineras del Cantábrico y, posteriormente, por los barcos de motor, desaparece en la década de 1960.



Pecio de la última lancha *xeiteira* hundido en una marisma (1991)

Conocida también como lancha de relinga, por el tipo de vela, faenaba con el *xeito* en la pesca de la sardina. Era una embarcación con la cubierta cerrada, robusta, pesada y extremadamente estable con capacidad para cinco tripulantes que, cuando pernoctaban a bordo, se ponían a resguardo bajo la tilla. Con más de siete metros de eslora, el pecio de la *Marina* es el último testimonio de una *xeiteira* que faenara en nuestras costas. Fue construida en 1943 en la carpintería de Manuel Lado Chouso y recuperada en 1991 del fondo de una marisma por los alumnos del Centro de Formación Aixola de Marín.



Bote polbeiro de Bueu, fotografía de José M^o Massó García (1950)

El bote polbeiro es una derivación a pequeña escala de la lancha xeiteira y característica exclusivamente del puerto de Bueu, en donde existía en la década de 1950 una flota importante de polbeiros. Sin embargo, por su configuración estaba condenado a una rápida desaparición ya que, a diferencia de la dorna y al igual que la xeiteira, su casco de dos proas no permitió la incorporación del motor. En el Museo Massó se conservan tres ejemplares.



Dorna polbeira y ancla de piedra (mediados del siglo XX)

La dorna es característica de la isla de Ons y de la ría de Arousa. El sistema de construcción a tingladillo, propio de los países escandinavos, la convierte en una embarcación atípica en la Península Ibérica. Se usaba fundamentalmente para la captura de pulpo y normalmente era manejada por una sola persona. Propulsada a remo y a vela, su supervivencia fue posible gracias a que se adaptaba muy bien al motor fueraborda.



Banco de carpintero de ribera procedente de la carpintería de José Freire Pastoriza (hacia 1940) y diversas herramientas empleadas en la construcción de embarcaciones de madera de la carpintería de Benigno Fernández Moledo en Bueo

El oficio de carpintero de ribera, hasta la década de 1940, era por lo general de carácter itinerante. Trabajaba en la playa donde, si había suficiente trabajo, levantaba una sencilla construcción de madera de carácter efímero para protegerse de las inclemencias del tiempo. Aunque se trataba de un aprendizaje que se adquiría con la práctica, requería realizar cálculos de ingeniería con un alto grado de complejidad y una gran precisión en la ejecución.



Motopesquero tipo racú para la pesca con artes menores (1977)

El Caneliña fue construido en la carpintería de ribera de Arturo Omil Agüete establecida en la playa Santo do Mar (Marín). Este tipo de embarcación, en vías de extinción, fue el primer barco de motor que utilizaron los habitantes de la isla de Ons (Bueu). Tiene por ello un gran valor identitario ya que supuso el fin del aislamiento al que se veían forzados los isleños cuando las condiciones del mar no permitían salir con las pequeñas dornas. El barco forma parte de la colección del museo y se encuentra atracado en el puerto de Bueu.



Carpintería de ribera de Purro en Bueu (primera mitad del siglo XX)

A pocos metros del Museo Massó, en la playa de Banda do Río, se encuentra la única carpintería de ribera conservada de las cien carpinterías que llegaron a funcionar en la ría de Pontevedra. El reconocimiento de su valor histórico y cultural llevó a que fuera incluida en el Inventario General del Patrimonio Cultural de Galicia. En la costa gallega se localizan la mayor parte de las carpinterías de ribera tradicionales que han sobrevivido en Europa. El cese de la actividad pone en peligro su conservación.





Masso
Sardinas Selectas
sin espina, con trufas
en aceite puro
de oliva

MASSO HERMANOS
- VIGO - ESPAÑA -
"NUESTRO NOMBRE ES UNA
GARANTIA DE CALIDAD"

MASÓ



galicia



XUNTA
DE GALICIA

Museo Massó. El museo que creció dentro de una fábrica de conservas

