

# Guía visual

## **Museo Massó** **O museo que medrou** **dentro dunha fábrica** **de conservas**



Á familia Massó por este extraordinario legado, ás antigas empregadas e empregados da empresa, veciñas e veciños de Bueu e da comarca do Morrazo, pola súa xenerosidade e o seu 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

### **DESEÑO E MAQUETACIÓN**

Silvia Benavente Merino

### **FOTOGRAFÍAS**

Alberto Valle Souto

Roberto Quintero

Arquivo Gráfico do Museo Massó

### **TRATAMENTO DA IMAXE**

Araceli Abad Barreiro

Fátima Sánchez Varela

Graciela López Fernández

Ana Justo Rajó

### **IMPRESIÓN**

Irisar Deseño e Impresión s.l.l.

ISBN: 978-84-453-5127-7

D.L: C 98-2014

© Das fotografías os respectivos autores

© Da presente edición: Museo Massó





# ÍNDICE

PRESENTACIONES ..... 9

O MUSEO QUE MEDROU DENTRO DUNHA FÁBRICA  
DE CONSERVAS ..... 13

*Covadonga López de Prado Nistal. Directora do Museo Massó*

Introdución ..... 15

Historia do museo ..... 19

A conquista do mar ..... 29

A explotación dos recursos do mar ..... 73

    A industria conserveira ..... 75

    A industria baleeira ..... 103

    As embarcacións e a carpintaría de ribeira ..... 115



# PRESENTACIÓNS

## Un museo como referente dun territorio

O Museo Massó emprendeu un camiño onde van da man o pasado e o futuro da comunidade á que pertence. Esta institución museística apostou polos seus principais activos. Por unha banda, o imponderable capital humano dunha poboación cunha sólida conciencia de si mesma, e, pola outra, o vigor dunhas coleccións únicas e un patrimonio cultural que son parte da súa historia e que teñen entidade suficiente para outorgarlle unha proxección máis aló das súas fronteiras.

A conserveira Massó xogou un papel definitivo no desenvolvemento económico e social que experimentou a península do Morrazo no século pasado, pero a súa transcendencia superou o ámbito local para converterse durante varias décadas nun auténtico fenómeno empresarial. Hoxe, os testemuños recollidos daqueles tempos e os froitos das inquedanzas e sensibilidade cultural de varias xeracións desta familia de industriais, teñen como reflexo e altofalante este moderno e ben pensado Museo Massó que actúa como factor de desenvolvemento desa mesma comunidade.

A traxectoria do Museo Massó, con máis de 80 anos ás súas costas, é un claro reflexo da evolución do papel dos museos na sociedade e do desenvolvemento da democracia, onde o patrimonio cultural pasou de ser un ben de consumo só ao alcance das elites, para converterse en fonte de riqueza, referente identitario e motor cultural para o conxunto da cidadanía.

XESÚS VÁZQUEZ ABAD

*Conselleiro de Cultura, Educación e Ordenación Universitaria*



## Unha experiencia museística irrepetible

A guía dun museo é algo máis que unha publicación auxiliar para facilitar a visita á exposición permanente. Trátase da publicación divulgativa que ten maior alcance a nivel de público e de distribución e que contén unha visión global do museo. Nela queda reflectido boa parte da formulación conceptual e os principios básicos da institución, os aspectos que definen a súa singularidade, especificidade e a mensaxe a transmitir e, por suposto, a natureza das súas coleccións. É polo tanto a súa mellor embaixadora e á vez o recordatorio permanente dunha experiencia museística irrepetible.

Neste caso, o Museo Massó elixiu un modelo de guía e de exposición onde aposta por explotar a faceta máis suxestiva dunhas coleccións únicas e dun método de comunicación que persegue facilitar a aprendizaxe cunha sinxela receita: dosificar a experiencia intelectual para recrearnos e gozar dunha experiencia emocional única, a que nos proporciona a percepción das pegadas que deixaron as vivencias dos nosos antepasados.

ANXO M. LORENZO SUÁREZ

*Secretario Xeral de Cultura*



# Museo Massó

## O museo que medrou dentro dunha fábrica de conservas

Por Covadonga López de Prado Nistal



# INTRODUCCIÓN

## No Museo Massó conviven o patrimonio marítimo e industrial co espírito erudito do coleccionismo doutra época

### A exposición permanente ofrece un percorrido pola conquista do mar e a explotación dos seus recursos

O Museo Massó encóntrase instalado nas naves industriais da antiga conserveira Massó Hermanos, nas inmediacións do porto de Bueu, na ría de Pontevedra e en pleno corazón da península do Morrazo.

A súa misión é a de conservar, investigar, poñer en valor e interpretar o patrimonio marítimo do territorio no que está situado, para divulgalo e dar a coñecer os procesos históricos de configuración da súa identidade, dende a Prehistoria ata o presente. Os obxectivos do Museo Massó son o de xestionar o potencial deste patrimonio cultural implicando activamente a sociedade para convertelo nun factor de desenvolvemento sostible e contribuír á toma de conciencia do mundo no que vivimos. O medio principal para realizar este labor será a exposición e as técnicas de difusión e interpretación dos bens culturais, cuxo valor esencial é a autenticidade, dentro dun contexto global, interdisciplinar e cientificamente rigoroso.

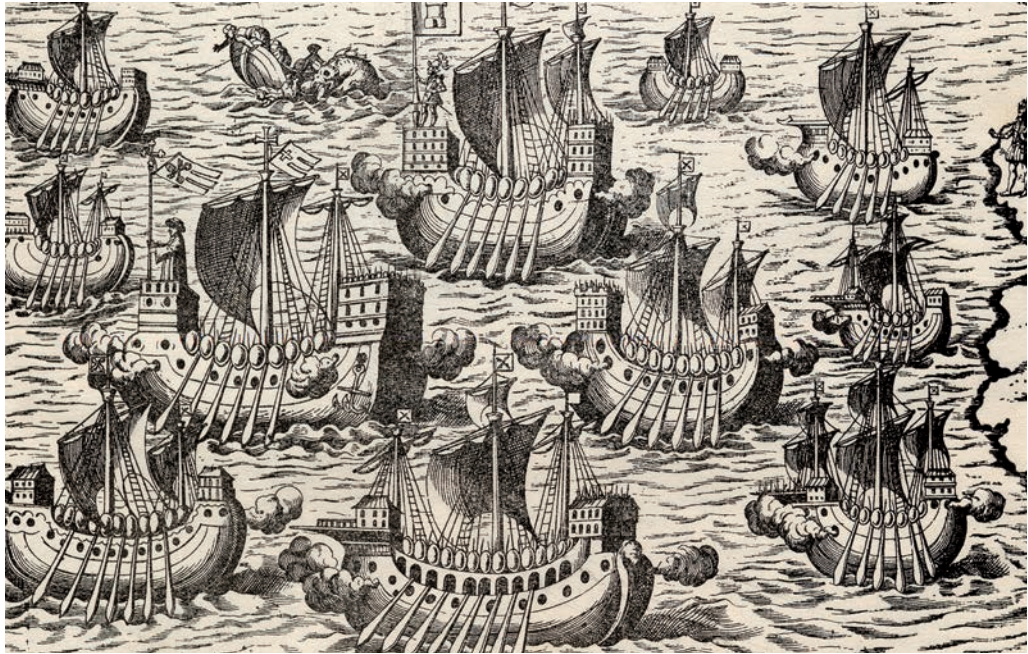
O percorrido pola exposición permanente iníciase na **sala dedicada á navegación** e a aquelas disciplinas como a astronomía, a xeografía e a construción naval que fixeron posible o seu desenvolvemento e o do comercio marítimo. Nela intégrase unha interesante colección de incunables e libros antigos especializada en temas marítimos e navais.

A exposición das salas situadas na planta baixa xira en torno á idea da explotación dos recursos do mar. Partindo dunha sección dedicada á factoría

de salgadura e o taller de ánforas do depósito romano de Pescadoira (Bueu), o discurso céntrase na **actividade industrial da familia Massó**: as fábricas de salgadura e de conservas e a factoría baleeira. A relación que existiu entre a industria familiar e o museo fixo posible que se conservasen os testemuños dunha actividade industrial que non deixou rastro no resto do territorio español.

O percorrido continúa na fábrica de salgadura do século XIX que formaba parte do complexo industrial Massó e foi recuperada recentemente, para finalizar na nave onde se expoñen as embarcacións.

**A experiencia museística esténdese polo ámbito inmediato** co peirao das embarcacións tradicionais e o motopesqueiro Caneliña, que forma parte da colección do museo, a carpintaría de ribeira, o resto das instalacións e embarcacións dun xenuíno e activo porto pesqueiro, sen esquecer os areais das súas praias, noutro tempo espazos de traballo, e dos establecementos de hostalaría onde se poden degustar á beira do mar as tradicionais receitas de peixe fresco.





# Historia do museu



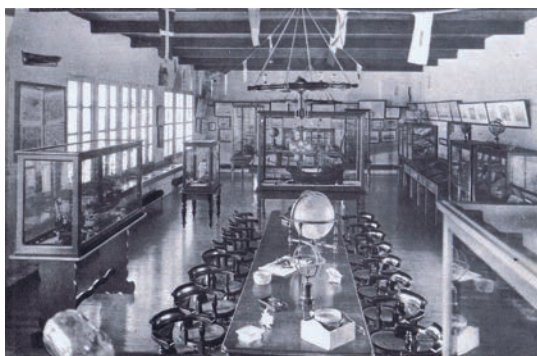


# O Museo Massó ten a súa orixe na colección formada durante moitos anos pola familia Massó

A idea de crear un museo foi suxerida por Guillerme Marconi durante a visita que realizou en 1928 á fábrica de conservas Massó en Bueu. No domicilio familiar quedou sorprendido pola colección de instrumentos de navegación, documentos e libros antigos, obxectos curiosos e maquetas de barcos históricos. Seguindo o seu consello, os irmáns Massó levantaron unha planta sobre o máis antigo edificio da fábrica, e así en 1932 nacia o Museo Massó. Nel expoñíase a colección de forma semellante aos antigos gabinetes de curiosidades, mesturándose obxectos de astronomía e navegación, arqueoloxía, numismática e ciencias naturais. Contaba ademais cunha sala dedicada á industria familiar.

Co tempo, os testemuños das factorías conserveira e baleeira e a actividade pesqueira irán completando o perfil do museo, que irá crescendo polos espazos liberados da actividade industrial a medida que se constrúen novas naves e o complexo industrial de Cangas.

En 1994, despois do peche da fábrica en 1992, o museo foi adquirido pola Xunta de Galicia e inaugurado dez anos despois. Hoxe o seu futuro encamiñase cara a unha ampliación polo resto das naves que sobreviviron á demolición da antiga fábrica conserveira.



## **Sala da navegación do Museo Massó (1950)**

O mobiliario expositivo desta sala foi construído na carpintería da fábrica de conservas.



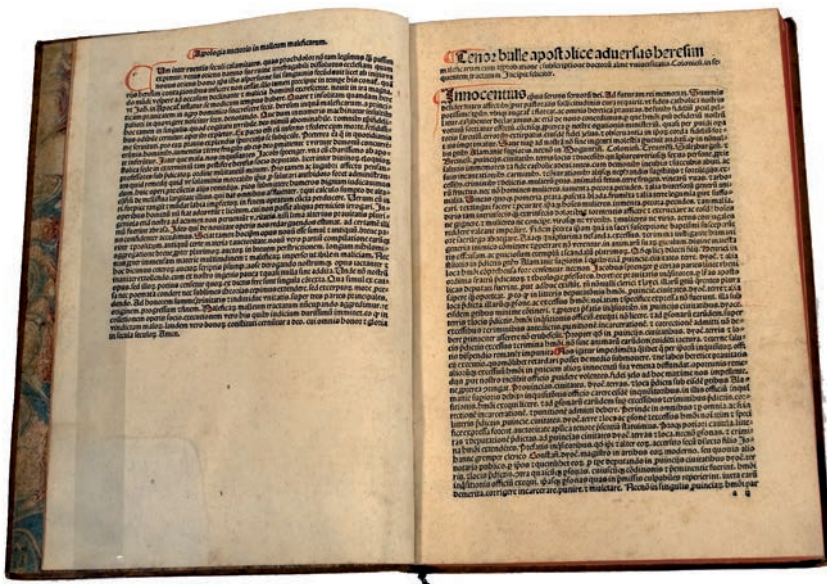
### Zanfona (século XIX)

Esta zanfona xa se encontraba na colección da familia Massó en 1928 cando chamou a atención de Guillerme Marconi durante a súa visita á fábrica de Bueu.



### Copa nautilus

As copas realizadas cunha cuncha nautilo puxéronse de moda no século XVI e a súa presenza era moi habitual nas cámaras de marabillas manieristas.



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

*Malleus Maleficarum* é unha especie de guía da persecución de herexías encargada polo Papa Inocencio VIII en 1484. Foi a obra de referencia para o desenvolvemento da caza de bruxas e a extrema mixoxinia da que se derivaba, chegando a ser, despois da Biblia, o libro máis vendido do seu tempo.



**Ánfora romana recuperada no fondo do mar**

Unha das afeccións de José M<sup>o</sup> Massó era a arqueoloxía, por iso se conservan na colección do museo, ademais desta peza, varios conxuntos de fragmentos de cerámica procedentes de diversos castros da provincia de Pontevedra.



### Amuleto infantil (séculos XVI-XVIII)

Estas fitas das que colgaban diversos amuletos prendíanse nos faldóns das nenas e nenos para protexelos das enfermidades, escorrentar os malos espíritos ou, como no caso dos peixes articulados, favorecer a súa capacidade para aprender a falar.

### De re navali de Lazare de Baïf (Basilea, 1537)

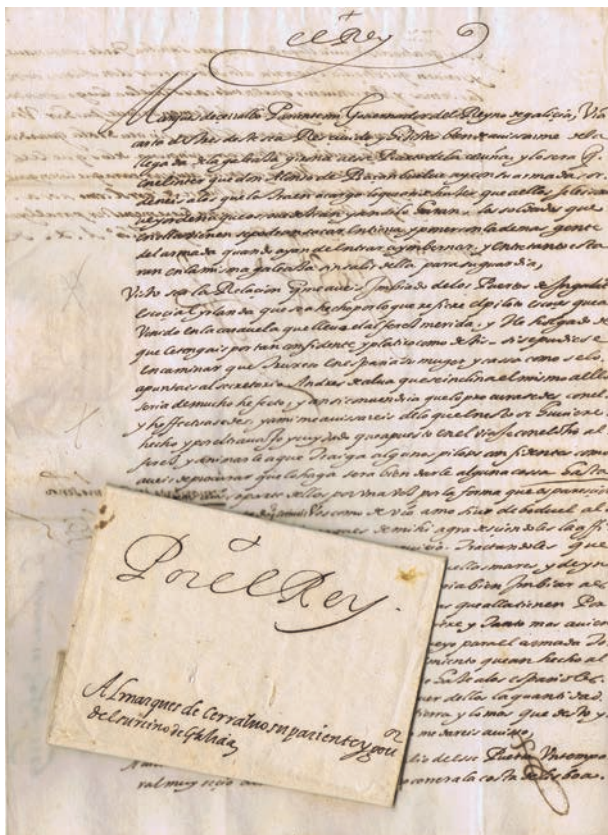
Lazare de Baïf (1485 -1547) foi un diplomático e humanista francés, conselleiro do rei de Francia Francisco I e protector do poeta Ronsard. O libro *De re navali*, profusamente ilustrado con gravados, está considerado como unha das primeiras obras europeas dedicadas á arquitectura naval e á navegación.





**Exvoto coa representación do Traslado do corpo do Apóstolo Santiago (principios do século XIX)**

A maioría das representacións da lenda da chegada do corpo de Santiago ás costas galegas sitúanse entre os séculos XII e XVI e resulta excepcional a súa presenza na arte popular. Estes dous feitos, e a interpretación que o autor realiza do episodio en clave mariñeira, outórganlle ao noso exvoto un carácter particular.



Cartas de Felipe II ao Marqués de Cerralbo, Gobernador do reino de Galicia, sobre escolas, naves e fortificacións de Ferrol (1589-1590)



Compás náutico multifunción do taller de Paul Peigné (1916)



**Mapa da baía e porto de Vigo coa representación da posición das frotas durante a batalla de Rande, gravado de James Basire (1745)**

Nesta batalla, que tivo lugar en 1702 durante a Guerra de Sucesión, os galeóns da Frota de Indias, cargados con ouro e prata procedente de América, foron afundidos pola frota anglo-holandesa. Xulio Verne na súa novela *20.000 leguas de viaxe submarina*, conta como o capitán Nemo saquea estes galeóns.



# A conquista do mar





# Os avances da astronomía, a xeografía e a construción naval fixeron posible o desenvolvemento da navegación e do comercio marítimo

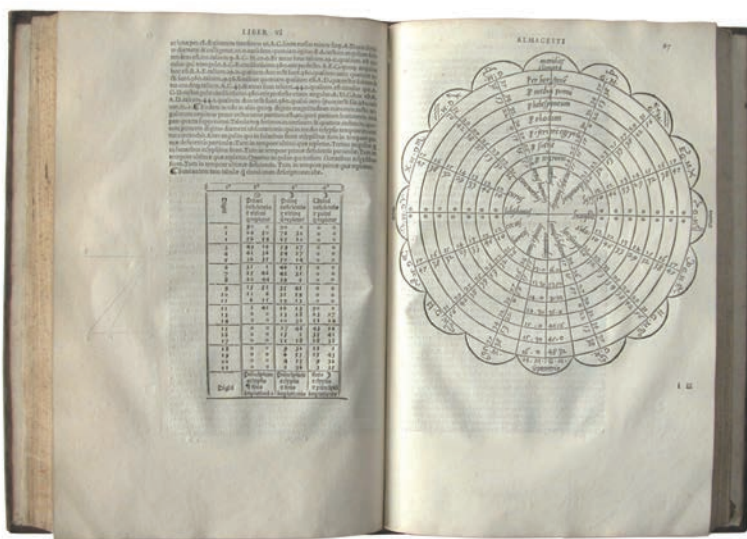
## Astronomía

Na Idade Media os árabes recuperaron os coñecementos sobre astronomía da antigüidade grega e romana e difundíronos por Europa.



**Portada do capítulo dedicado á astronomía do libro *Margarita Philosophica* de Gregor Reich (Estrasburgo, 1515) coa imaxe de Ptolomeo e a alegoría da Astronomía**

Esta obra é unha auténtica enciclopedia do coñecemento dirixida aos mozos, dividida en 12 capítulos temáticos e redactados ao modo catequista de preguntas e respostas. Esta ilustración encabeza o capítulo dedicado á astronomía.



### **Almagestum de Claudio Ptolomeo (Venecia, 1528)**

Almagesto (Al-Majisti en árabe significa o máis grande) é o tratado astronómico de Ptolomeo (século II d.C), no que se describe o sistema xeocéntrico, as constelacións e os movementos dos planetas. Occidente redescubriu esta obra a partir do século XII e a súa cosmovisión mantívose vixente ata o século XVI.



### **Esfera armilar do taller de Antonio Monfort (principios do século XIX)**

A esfera armilar é un modelo tridimensional do universo empregado para o ensino e para realizar cálculos sobre o movemento dos planetas. As armilas ou aros simulan a posición das estrelas que xiran ao redor do sol.

# Xeografía

Co pensamento humanista do século XV renóvase en Europa o afán dos antigos gregos e romanos por coñecer o mundo. Xorde entón a necesidade de describir a Terra e os perfís das súas costas a través da cartografía.



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

Caio Xulio Solino foi un gramático latino do século IV. Este libro, tamén coñecido como *De Mirabilibus Mundi*, contén unha descrición do mundo e é unha especie de enciclopedia de curiosidades ("feitos memorables") sobre aspectos históricos, sociais, naturais e relixiosos, tomando como base as obras de Plinio O Vello e de Pomponio Mela.



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

Neste mapa aparece por primeira vez o continente da Antártida (Terra Australis). Oronce Finé foi un coñecido matemático e cartógrafo francés do século XVI entusiasta da obra de Ptolomeo. Escribiu diversos tratados sobre instrumentos astronómicos e inventou unha proxección cartográfica que foi empregada por outros cartógrafos como Gerardus Mercator e Petrus Apianus.



**Esfera terráquea e esfera planetaria do taller de Charles Dien (París, 1843 e 1874)**

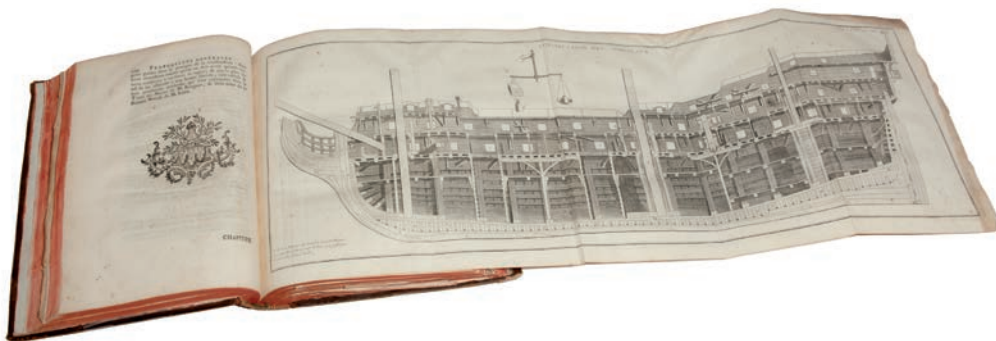


**Seesviegel... de Willem Jansz Blaeu (Ámsterdam, 1623)**

Neste libro inclúense algunhas das primeiras cartas náuticas das costas galegas que manteñen formas e deseños herdados da tradición manuscrita. Blaeu foi o fundador dunha prestixiosa imprenta en Ámsterdam dedicada á edición de cartas náuticas e xeográficas, así como atlas e globos terráqueos, que rivalizou coa de Van Keulen, instalada na mesma cidade dende finais do século XVII.

# Construción naval

O afán por controlar as rutas marítimas comerciais e pola conquista de novas terras converteu a construción naval nun alicerce esencial da hexemonía dos estados europeos. O estaleiro onde se construían os grandes barcos da armada denominábase arsenal.



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

Duhamel (1700-1782) foi un enxeñeiro naval, botánico e físico francés. Os preceptos teóricos e de formación desta obra serviron de base para fundar, en 1762, a Escola de Enxeñeiros-Construtores de Naves Reais, precedente da actual Escola Nacional Superior de Técnicas Avanzadas.



## **Falsa escuadra procedente da sala de gálidos do Arsenal de Ferrol (século XIX)**

Nesta sala realizábase o trazado xeométrico dos planos para a construción dos navíos da Armada.

# A orientación en alta mar

**Para navegar é necesario coñecer a posición do barco, a dirección na que se navega e a velocidade. Durante séculos os mariños orientábanse en alta mar observando os astros**

Para iso empregaban os instrumentos astronómicos de navegación, pero estes só permitían coñecer a posición norte-sur do barco respecto ao ecuador (latitude). A falta de referencia da súa posición con respecto aos meridianos (lonxitude) facía que os cálculos sobre a posición do barco en alta mar fosen moi imprecisos.

Na arte de navegar había moito de intuición e de coñecementos adquiridos coa experiencia por parte dos pilotos sobre mareas, ventos, profundidade e calidade das augas. Estes coñecementos, que na antiga Grecia quedaban recollidos nos Periplos, foron complementándose a partir do século XVII con coñecementos científicos.

O que se coñece por “navegación astronómica” en Europa xorde ao final da Idade Media (séculos XIV-XV), cando os mariños se aventuraban polos océanos lonxe das costas europeas e do Mediterráneo. Esta navegación en alta mar requiría ter coñecementos de astronomía para calcular a latitude na que se atopaba o barco. Este era un dos cálculos básicos da pilotaxe, os outros eran a lonxitude, o rumbo e a distancia, pero só a latitude se determinaba recorrendo á observación da posición e o movemento aparente dos astros.



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

O gravado ilustra o sistema de observación astronómica no barco. A nave representada é unha carraca cos característicos castelos a proa e popa. Este tipo de naves con tres masts empezáronse a construír a principios do século XV e foron as primeiras que estiveron en condicións de atravesar os océanos.

Na Antigüidade clásica xa se empregaba o astrolabio que, posteriormente, se adaptou á navegación de altura ou astronómica, reducindo o seu tamaño e simplificándose. Nos inicios da navegación atlántica (século XV) difundíuse o uso da ballestilla, de fácil construción e manexo.



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

Foi o manual de pilotos máis popular en Europa entre os séculos XVI e XVII. Reunía os coñecementos fundamentais para obter a licenza de piloto que concedía a Casa de Contratación de Sevilla: o movemento de astros e planetas, das mareas, ventos, métodos para calcular a altura do Sol, para orientarse pola Estrela Polar ou a Cruz do Sur, o uso do compás ou nocións sobre os calendarios. Foi editado en inglés, francés, italiano e holandés. Nel atópase a primeira referencia impresa e gráfica da ballestilla.



#### **Cuadrante horario (século XVI)**

Os cuadrantes horarios aparecen en Europa no século XII aínda que xa eran coñecidos polos árabes con anterioridade.



#### **Cuadrante de Gunter do taller de H. Kennedy (Inglaterra, século XVIII)**

En 1623 Edmund Gunter describe este tipo de cuadrante que sería moi popular no século XVII. Podíase empregar para realizar medicións e cálculos astronómicos. Era frecuente que levasen gravadas as liñas dos trópicos e o ecuador, así como diferentes elipses. Dirixíndoo cara ao Sol, a Lúa ou unha estrela podíase calcular a hora do día ou da noite, a data, o meridiano, etc...



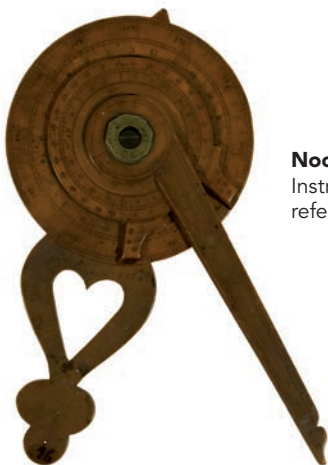
**Astrolabio e ilustración do seu funcionamento no tratado *Elucidatio Fabricae, ususque astrolabi de Ioannes Stoflerino* (Paris, 1553)**

Esta obra constituíu durante todo o século XVI a principal referencia sobre os fundamentos e a construción do astrolabio.

# O paso da navegación astronómica á navegación científica darase desde o Observatorio Real de Greenwich en Londres

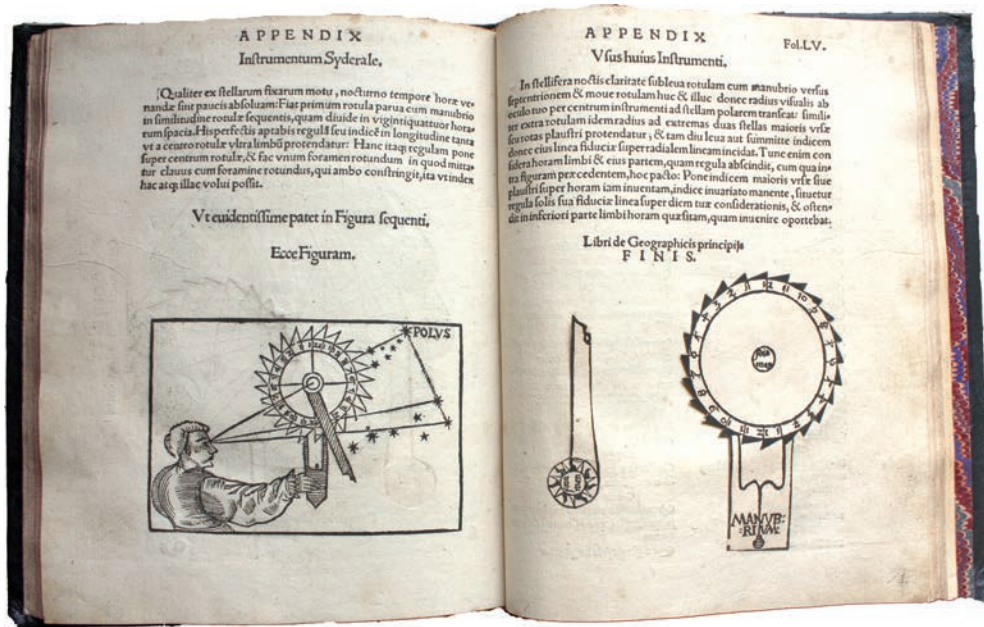
Neste observatorio invéntanse no século XVIII o octante, o sextante e o cronómetro mariño que permite coñecer a posición do barco respecto dos meridianos e pór fin aos numerosos naufraxios debidos á imprecisión dos instrumentos tradicionais.

Os reloxos foron, desde o inicio da navegación, un dos instrumentos esenciais. Ao principio servían para controlar o tempo e a disciplina a bordo (gardas, quendas, tarefas...) e logo, en combinación co cálculo da velocidade de navegación, proporcionarán un dato imprescindible para estimar a distancia percorrida.



**Nocturlabio do taller de Both Bears (1640-1660)**

Instrumento para coñecer a hora durante a noite. Tomaba como referencia a posición das estrelas da Osa Maior e da Osa Menor.



### Ilustración do funcionamento do nocturlabio na *Cosmografía* de Petrus Apianus (Amberes, 1533)

Pedro de Apiano foi un dos grandes humanistas do século XVI, cartógrafo, astrónomo e matemático. A súa *Cosmografía* baséase na concepción astronómica xeocéntrica de Ptolomeo e contén, entre outras, nocións de astronomía, xeografía, navegación e instrumentos matemáticos. Este foi o primeiro traballo en suxerir o uso das distancias lunares para calcular a lonxitude e foi a referencia principal para todos os matemáticos e xeógrafos nos seguintes anos.



Reloxo de sol universal (século XVII)



**Reloxo de sol flotante**



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

Combina o cálculo horario co de posición mediante a agulla magnética e o cálculo da altura dos astros.

A competitividade pola expansión colonial marítima incitou as potencias coloniais a desenvolver proxectos de investigación para solucionar o problema do cálculo da lonxitude e garantir unha navegación máis segura. No Observatorio de Greenwich iniciáronse dúas liñas de investigación: a vía da observación astronómica, que daría lugar ao sextante e o desenvolvemento das táboas lunares, e a vía da medición precisa do tempo, que conduciu a invención do cronómetro de Harrison.



**Octante do taller de William Barner (1775)**

O octante foi o primeiro instrumento de reflexión e empregábase para o cálculo da latitude (posición do barco con respecto ao ecuador). Estes instrumentos permiten medir o ángulo entre dous puntos, por exemplo entre o Sol e o horizonte, trasladándoos a unha mesma visual por medio da reflexión de espellos. Con este procedemento alcázase unha gran precisión.



**Sextante do taller de J. Sewill (Liverpool, século XIX)**

O sextante é o resultado do perfeccionamento do octante. Na navegación marítima foi substituído recentemente polo GPS.

A medición do tempo e da velocidade de navegación axudaba a calcular a distancia percorrida e a estimar a lonxitude (distancia leste-oeste respecto dun meridiano de referencia) na que se atopaba o barco. Esta só se puido calcular con exactitude a partir de 1730 cando John Harrison inventa un reloxo marítimo de alta precisión.



**Cronómetro mariño do taller de Rich-Homby (Liverpool, 1839-1851)**

A observación dos astros para determinar a posición do barco require coñecer con precisión a hora exacta na que se realiza. O reloxo de John Harrison resolveu os problemas do cálculo da lonxitude, a súa simplificación en 1878 dará lugar ao cronómetro mariño, un reloxo de precisión portátil apto para levar a bordo.



# Seguir o rumbo

**A agulla de marear é o compás náutico que leva o barco. Foi o instrumento de navegación esencial desde a Idade Media**

A súa agulla imantada sempre indica o norte e a súa función é determinar o rumbo que debe seguir a nave. A pesar de ser o máis antigo dos instrumentos náuticos, segue aínda vixente.



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

Neste gravado represéntase o tema lendario da invención europea do compás. As propiedades de orientación dunha agulla imantada eran coñecidas polos árabes que a introducen en Occidente ao redor do século XII.



**Compás náutico ou agulla de marear de estilo mediterráneo do taller de Joseph Roux (1760-1790)**

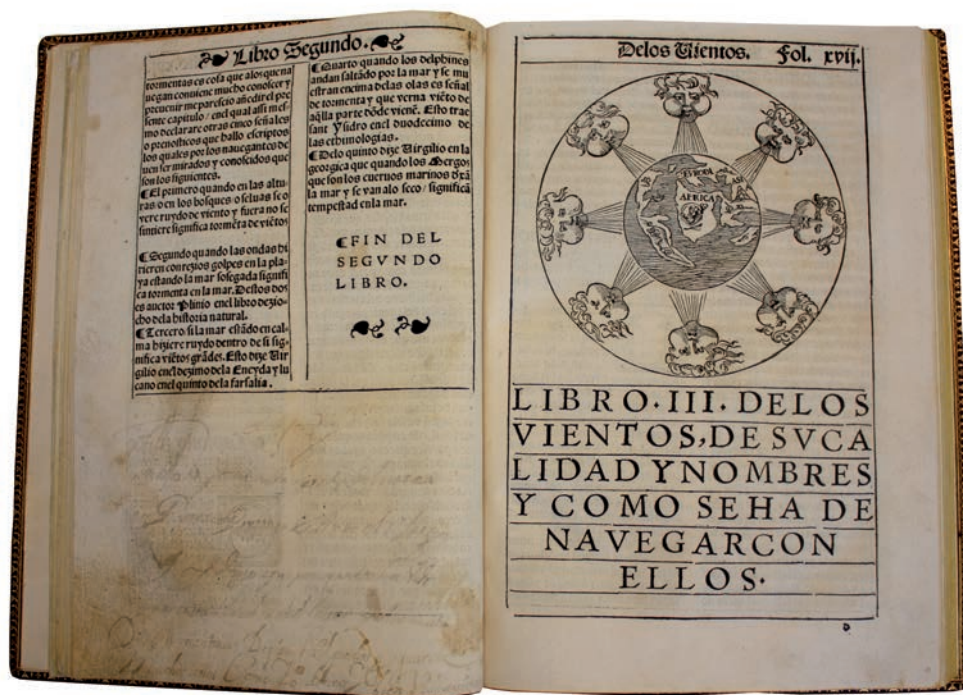
Os italianos converterán o compás en compás náutico ao colocarlle debaixo unha rosa náutica ou rosa “dos ventos” para indicar o rumbo. Ademais aplicáronlle o sistema de suspensión inventado por Girolamo Cardan. Este sistema permite manter o compás en horizontal co fin de evitar que as oscilacións do barco interfiriran no funcionamento da agulla.



**Agulla ou compás náutico acimutal do taller de Dollond (Londres, 1801-1850)**

Instrumento náutico de orientación que inclúe a agulla magnética e un sistema de medición da altura dos astros.

A navegación a vela ten por forza motriz o vento, polo que a dirección na que sopra determina o rumbo da nave. Para coñecer o rumbo, o grego Timosthenes de Rodas (século III a. C.) creou o sistema da rosa dos ventos, unha circunferencia na que se representan os 12 ventos que sopran no Mediterráneo. Cando a navegación europea se estendeu cara aos océanos, a referencia dos ventos foi substituída polo sistema universal dos puntos cardinais.



**Ilustración da rosa dos ventos no Regimiento de navegación. Contiene las cosas que los pilotos han de saber para bien navegar de Pedro de Medina (Sevilla, 1563)**

Trátase dunha versión abreviada da Arte de Navegar elaborada polo propio Pedro de Medina. Cada vento recibía un nome segundo a súa procedencia. Os principais ventos eran a tramontana (norte), o ostro ou austro (sur), levante ou cruz (leste) e poñente (oeste). A estes hai que engadir os ventos intermedios e os locais ata un total de 32 rumbos nos que se divide a circunferencia do horizonte. Estes nomes adaptábanse segundo as rexións ou países.



**Bitácora do taller de Alex Dobbie  
Son Ltd (Glasgow, século XIX)**

A bitácora é o moble no que está instalado o compás náutico ou agulla náutica e sitúase á beira do leme do barco. No mundo da alta tecnoloxía, a agulla náutica magnética segue sendo o recurso esencial do navegante cando os demais instrumentos fallan. O nome tómao do caderno de bitácora que se gardaba neste moble cando os barcos non tiñan ponte.

# Un mundo por descubrir

## A conquista do mundo pasaba inevitablemente polo coñecemento da Terra e dos océanos

O século XV supón un fito respecto dos coñecementos xeográficos. O redescubrimento da *Cosmografía* de Ptolomeo, un atlas do mundo realizado no século II d. C., reforza a idea de que a Terra é redonda. A invención da imprenta fará posible a súa divulgación e converteraa nunha peza esencial que impulsará as expedicións marítimas que buscan novas rutas comerciais.



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

Na visión que Ptolomeo dá do mundo, Europa e Asia esténdense ata case a metade do globo terráqueo. Esta imaxe é a que tiña Cristóbal Colón e a que lle levou a intentar alcanzar a costa asiática cruzando o Atlántico e toparse, sen sabelo, co continente americano.

Os descubrimentos xeográficos, reflectidos nos novos mapas, atlas e tratados, irán conformando unha imaxe do planeta na que o mar une todos os continentes. Por primeira vez terase unha visión global do mundo. Isto espertará nas potencias europeas o afán por dominalo.



### Ilustración do Mapamundi da *Cosmografía* de Pedro Apiano (Amberes, 1575)

As cosmografías son libros ilustrados e con mapas que agrupaban coñecementos astronómicos de historia e de ciencias. A do matemático e astrónomo Apianus foi unha das primeiras e máis populares.



### Globo terráqueo de peto do taller de Nicolás Lane (Londres, 1776)

No século XIX este tipo de globos puxéronse de moda entre a alta sociedade inglesa. Era común actualizar estes mapas de acordo cos novos descubrimentos xeográficos. Neste caso, con posterioridade á primeira impresión de 1776, engadiuse a indicación "Aquí asasinaron a James Cook". O mariño e explorador morreu nas illas Sándwich (Hawai) en 1779. O estoxo contén unha representación da cúpula celeste.

Os mapas, as cartas náuticas e os roteiros que describen a xeografía terrestre e marítima foron esenciais para determinar as rutas de navegación. Ademais achegaban datos decisivos para o deseño das políticas coloniais e o establecemento de novas rutas e portos comerciais. Por esa razón, e ata ben entrado o século XVIII, a cartografía dos territorios recentemente explorados era un segredo celosamente gardado.



***Da nova e grande relumbrante antorcha da mar:...* de Claes Jansz Vooght (Ámsterdam 1698. Publicada por Van Keulen)**

O seu autor foi un recoñecido astrónomo e cartógrafo holandés contratado expresamente polo editor Johannes Van Keulen para a realización de mapas.



### Regra para cálculo de latitudes (século XVIII)

Trátase dunha regra utilizada coas cartas náuticas para calcular a latitude. É unha peza excepcional xa que presenta un sistema de cálculo máis complexo que o das regras máis habituais empregadas para este fin.



### Escala ou sector de Gunter do taller de Butterfield (París, 1635-1724)

Sobre as caras do compás ten gravadas varias escalas de senos, tanxentes e secantes. Este tipo de instrumento de matemáticas utilizábase para a resolución de triángulos nos problemas de navegación. A obra que difundiu estes procedementos foi *De sectore & Ratio*, publicada en 1623 polo matemático Edmundo Gunter. Este instrumento marca o inicio da navegación aritmética e foi o resultado da procura dun maior rigor no cálculo das distancias e dos rumbos sobre as cartas náuticas. A partir de entón as matemáticas van invadir o ámbito das operacións de navegación.

# A construción naval

## A navegación máis aló do Mediterráneo precisaba de grandes embarcacións capaces de afrontar longas singraduras oceánicas

Durante séculos, as potencias coloniais como España, Portugal, Francia, Inglaterra e Holanda competiron por ter as frotas navais máis capacitadas para o descubrimento de territorios e o control das novas rutas marítimas.

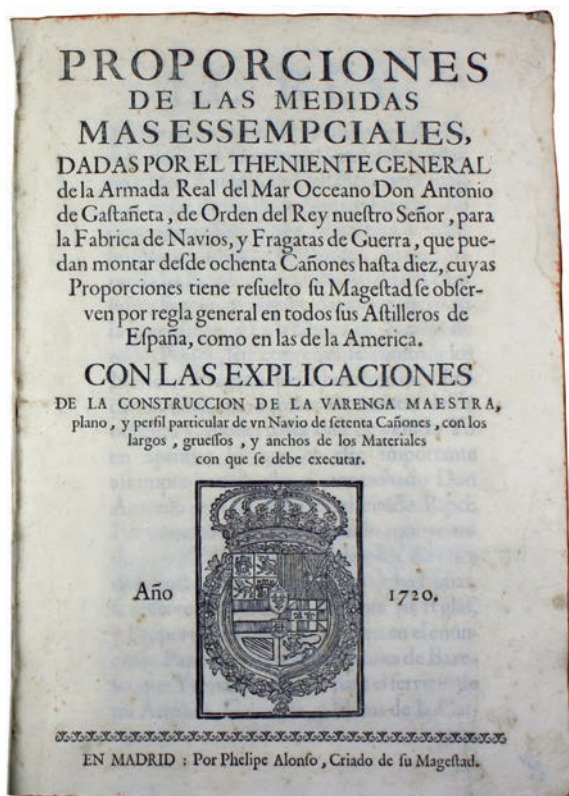
Produto desa competencia foi o progreso na construción naval, desde as carracas e carabelas que chegaron por primeira vez ás costas americanas ata os potentes navíos do século XVIII e os áxiles mercantes do século XIX.



### **Reprodución ideal do mascarón de proa do navío *San Telmo* (1788-1819)**

Este mascarón de proa é unha reprodución do que se expón no Museo Naval de Madrid. Foi un agasallo de Julio Guillén, director do Museo Naval entre os anos 1933 e 1972, a Gaspar Massó.

Durante o século XVII a Armada Española viuse reducida á nada. Esta situación levará ao extremo de ter que recorrer á Armada Francesa para protexer a frota mercante procedente de América, a denominada Frota de Indias. A situación de precariedade púxose en evidencia cando a frota foi afundida na batalla de Rande (ría de Vigo, 1702) durante a Guerra de Sucesión. Coa chegada ao trono dos Borbóns, a Armada ocupará de novo un papel destacado e España volve ser pioneira en construción naval. A creación do Arsenal de Ferrol será unha das consecuencias da súa nova e expansiva política naval.



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

Gaztañeta foi o gran teórico da construción naval na España do século XVIII, á que dotou dos principios científicos máis avanzados do seu tempo. Racionalizou o proceso de construción dos barcos e as súas bases teóricas foron copiadas por británicos e holandeses. O libro inclúe unha orde segundo a cal todos os navíos que se constrúen en España debían gardar as proporcións indicadas nesta obra, que tomaba como referencia os navíos de 70 canóns.



**Maqueta do Navío Real Carlos realizada por Roberto García Veiga (mediados do século XX)**

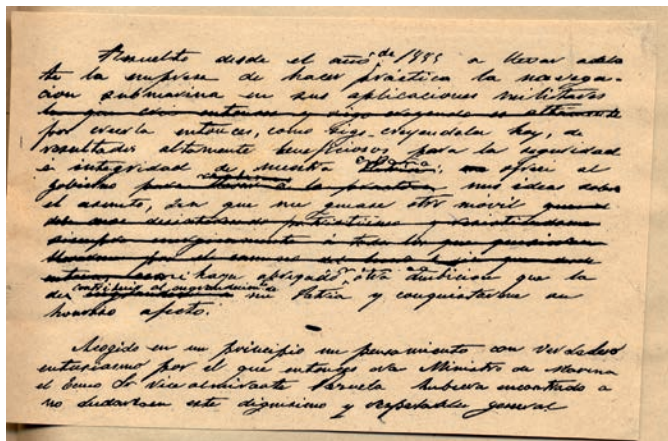
O navío de liña *Real Carlos* (con 112 canóns e tres pontes) participou no ano 1800 na batalla de Brión, conseguindo repeler as tropas inglesas que querían entrar no porto de Ferrol. A palabra “navío” significa nave, pero tamén se usa a partir do século XVII para definir un tipo de barco de guerra de gran tamaño que leva máis de 60 canóns. Os navíos de liña formaban o núcleo central das escuadras de vela, podían dispoñer de dúas cubertas pero xeralmente só unha con artillería.



### Saco de veleiro e diversos instrumentos de cordame

O cordame é a arte de enlazar os cabos de unha ou dúas cordas. O dominio desta técnica resulta especialmente importante nas embarcacións a vela.

Isaac Peral foi, xunto a Narciso Monturiol e o galego Sanjurjo Badía, un dos pioneiros da navegación submarina en España.



### Manuscrito do Manifesto de Isaac Peral (1891)

Consciente da debilidade da Armada, Peral presentou no ano 1885 o seu proxecto para construír o primeiro somerxible de guerra con propulsión eléctrica, lanzatorpedos e periscopio. O goberno desestimouno e iniciou unha campaña de descrédito contra Isaac Peral. Como consecuencia, o autor publicou este Manifesto en defensa do seu invento. O tempo daríalle a razón e demostraría que a Armada Española perdeu unha oportunidade única para situarse nunha posición vantaxosa.

# As expedicións marítimas

As grandes expedicións navais europeas foron impulsadas pola necesidade de conquistar novas rutas marítimas comerciais

No século XV o Mediterráneo volveuse perigoso para o comercio marítimo debido á presenza do imperio Otomán. As expedicións de Cristóbal Colón (1492) e a Primeira Volta ao Mundo (1519-1522) tiñan por obxecto descubrir unha ruta alternativa cara aos mercados de Oriente.



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

Neste libro Marco Polo relata as viaxes do seu pai e o seu tío e el mesmo pola ruta da seda en Oriente, entre 1271 e 1288, atravesando China e chegando ao imperio Mongol. Alí, Marco Polo chegou a ser conselleiro de Kublai Khan. O seu libro foi unha referencia para navegantes aventureiros como Cristóbal Colón e comerciantes que buscaban novas rutas cara a Oriente.



### **Cristóbal Colón el Lígur (1575-1600)**

O gravado representa o triunfo de Colón á maneira dos *thiasos* ou triunfos do deus Neptuno. A expedición de Cristóbal Colón partiu en 1492 grazas ao apoio dos reis Isabel I de Castela e Fernando de Aragón. Como todo bo mariño, Colón tiña a certeza de que a Terra era redonda, polo que deduciu que atravesando o océano Atlántico podería alcanzar as costas asiáticas e abrir unha ruta comercial cara a terras das especias. Un erro nos seus cálculos, que non incluían a existencia doutro continente, daría a coñecer aos europeos un novo continente que foi bautizado como América. O primeiro en comunicar a noticia será Pinzón ao arribar ao porto de Baiona (Pontevedra).



### **Maqueta da nao Victoria realizada por Pascual Munoa (1936)**

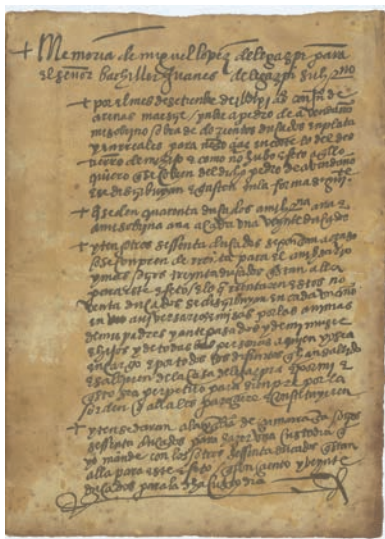
Maqueta da embarcación que deu a Primeira Volta ao Mundo. A *nao Victoria* zarpou do porto de Sevilla en 1519 xunto con outras catro embarcacións que compoñían a “Armada da Especiería”. Esta expedición, financiada pola Coroa española, tiña como obxectivo encontrar unha ruta cara a Asia polo Occidente e alcanzar as illas das Molucas para participar no cobizado comercio de especias como a canela, o azafrán, a noz moscada e o xenxibre.



**Expedición de Fernando de Magallanes. Gravado da serie a Historia de la Marina Real Española (século XIX)**

Hernando de Magallanes saíu cara ás Indias orientais en 1519 á fronte de cinco naves e 243 tripulantes. Logo de atravesar o Atlántico, descubriu o paso cara ao Pacífico polo estreito de Magallanes, chegaron a Filipinas. Tras a súa morte Juan Sebastián Elcano tomou o mando e regresou en 1522 bordeando África coa nao Victoria e 18 superviventes.

A ruta do Galeón de Manila desde a costa americana ata Filipinas ocupa un lugar destacado na conquista das rutas comerciais cara a Oriente. A súa orixe atópase na expedición de Legazpi e no itinerario de volta, a “Tornaviaxe”, 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 febreiro de 1564)**

Escrito de Miguel López de Legazpi, conquistador de Filipinas e fundador de Manila, no que solicita, antes de emprender o que parece ser unha longa viaxe, que se dean misas pola súa alma e as dos seus familiares na igrexa de Zumárraga, a súa vila natal. Isto interprétase como un anuncio da pronta partida á expedición de conquista das Filipinas.



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

Jan Huygen (1563-1611) foi un recoñecido viaxeiro e mercador holandés. As súas descrições e relatos das Indias Orientais permitiron aos ingleses e holandeses acceder a unha información ata entón monopolio dos portugueses. Descrições como as deste libro foron fundamentais para que as Compañías de Indias holandesa e británica rompesen o monopolio do comercio portugués con Asia.

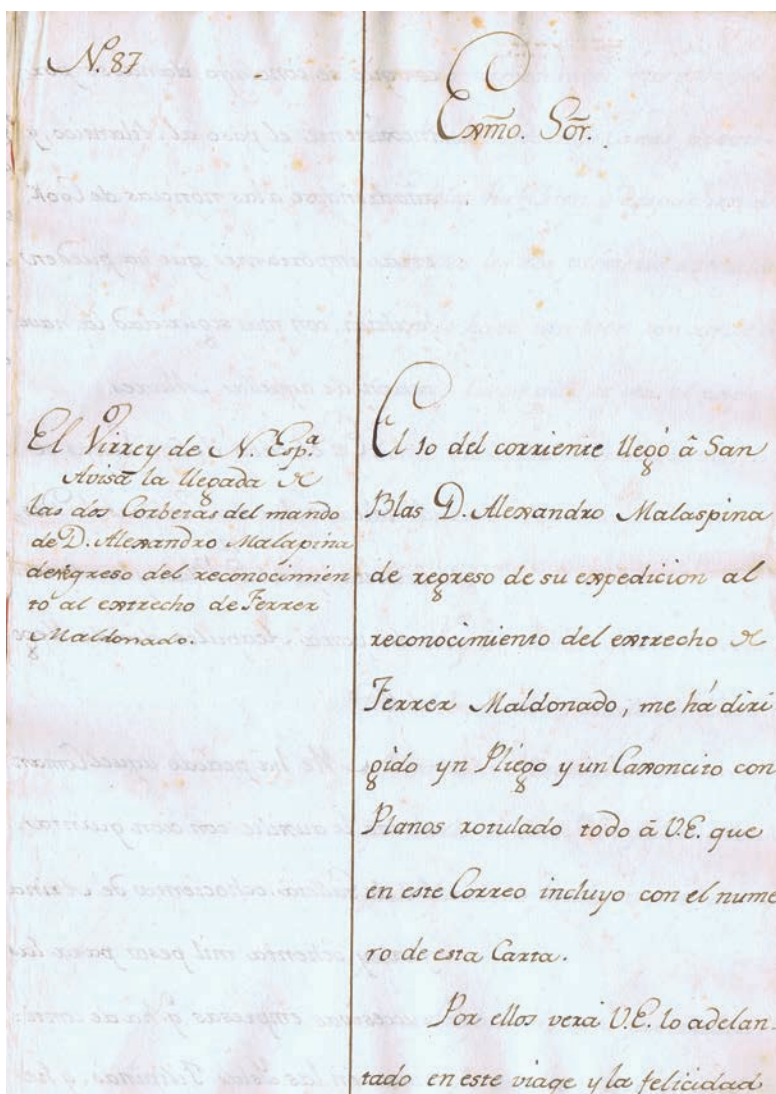
## **A Expedición de Alejandro Malaspina no século XVIII foi unha empresa ilustrada ao servizo da ciencia e da política colonial española**

No século XVIII o pensamento ilustrado asociará o progreso dunha nación co coñecemento científico. Este espírito impulsará expedicións científicas como a realizada por Alejandro Malaspina entre 1789-1794 por América e o océano Pacífico, subvencionada pola coroa española. O obxecto era recompilar información sobre a flora, fauna, xeografía, xeoloxía e estado do comercio das colonias españolas. As súas ideas progresistas sobre a autonomía das colonias levárono á prisión do castelo de San Antón na Coruña entre 1796 e 1806.



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

Brambila, de orixe italiana como Malaspina, formou parte da expedición en calidade de pintor. Parte das pinturas que realizou durante a viaxe foron reproducidas en gravados para ilustrar a memoria da expedición que non chegou a publicarse.



Carta do Vicerrei de Nova España, Conde de Revillagigedo, na que informa da chegada a Acapulco das dúas corvetas ao mando de Alejandro Malaspina e das provisións e pesos que solicita (31 de outubro de 1791)



# O botín dos corsarios

O comercio de mercadorías procedentes de Oriente e de América foi o motor da economía europea desde o século XV ata o desenvolvemento da industria

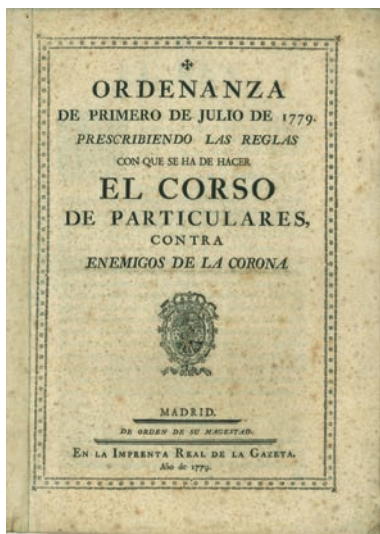
Os barcos mercantes eran o obxectivo dos corsos. A diferenza dos piratas, o corso actuaba dentro da legalidade dun Estado que regulaba a súa actividade e lle concedía a patente de corso.



## **The Prince Frederick de Ravenet (1818)**

Neste gravado represéntase un ataque do barco corsario *Prince Frederick*, que xunto co *King George*, capturou o 8 de outubro de 1748 á nave *El Glorioso*.

As potencias navais europeas, como Inglaterra, Holanda, España ou Francia, valíanse dos corsarios e da propia Armada para prexudicar o comercio ultramarino dos países inimigos e manter ou romper os monopolios comerciais.



**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)**

A primeira ordenanza española que regulaba e fomentaba as actividades do corso foi ditada por Felipe IV en 1621, motivada polos ataques de corsarios ingleses, holandeses, franceses, turcos e alxerinos. Con ela pretendíase outorgar a "patente de corso" aos comerciantes españois vítimas das prácticas corsarias.



**Debuxo da baía de Arceu (Orán, norte de África) que ilustra o diario de navegación da expedición comandada por Blas de Lezo (1733)**

Esta expedición tiña como obxectivo conquistar a cidade de Orán asediada polos piratas berberiscos do alxerino Bey Hassan. Tal como queda recollido no diario, ao seu regreso a escuadra de Lezo realizou diversas accións corsarias.

Os corsarios evitaban o combate sempre que podían, a súa táctica preferida era o ataque por sorpresa aproveitando a noite ou a néboa para abordar o barco e quedarse co botín. Durante a abordaxe utilizaban pistolas con baionetas despregables, moi útiles no enfrontamento corpo a corpo, e canóns de pequeno calibre que movían con facilidade pola borda.



**Pistola para a abordaxe da armería Usatorre de Eibar (Guipúzcoa, finais do século XVIII-principios do século XIX)**

Estas pistolas incorporan unha pequena baioneta que se desprega para utilizala durante os enfrontamentos corpo a corpo nas abordaxes. A baioneta, de pequenas dimensións, debía cravarse nun ollo ou no corazón do contrincante para causar un dano inmediato. Este modelo foi empregado na batalla de Trafalgar e trátase, polo tanto, dunha arma anterior ás décadas de 1820-30 cando se produce un cambio substancial no armamento.



**Canón de borda (Francia ou Italia, século XVIII)**

Este tipo de canóns de pequeno calibre, e por iso moi manexables, colocábanse na borda do barco e utilizábanse nas distancias curtas durante as abordaxes.



**La vie de Michel de Ruiter (Ámsterdam, 1698)**

Michiel Adriaenszoon de Ruyter (1607-1676) foi un destacado mariño holandés, que ademais das súas actividades como corsario e como capitán de frotas privadas, participou en numerosas batallas navais.

Galicia foi o berce de numerosos corsarios, entre os que destacou Gago de Mendoza, enterrado a poucos quilómetros deste museo. Nos portos galegos armáronse non poucas naves corsarias para defender os intereses comerciais.

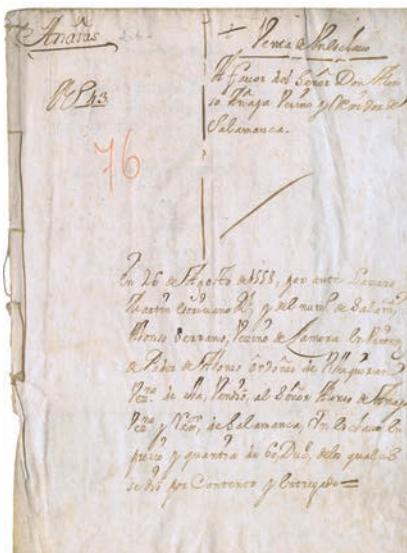


**Gazeta de Madrid. Noticia do Corsario de Vigo Bernardo Pequeno, bergantín Atrevido (30 de novembro de 1781)**

Nese ano o corsario Bernardo Pequeno, ao mando do bergantín *San Carlos*, alcumado *O Atrevido*, apresou 13 buques ingleses. Carlos III concedeu-lle por iso un sabre de honor e unha medalla de ouro. O barco fora armado como corsario en 1779 por varios comerciantes vigueses para responder ao acoso dos navíos ingleses.

## Entre todas as mercadorías, como a seda e as especias de Oriente, os metais preciosos ou o algodón de América, a que proporcionou maiores beneficios foi o comercio de persoas raptadas no continente africano para traballar como escravos nas plantacións americanas

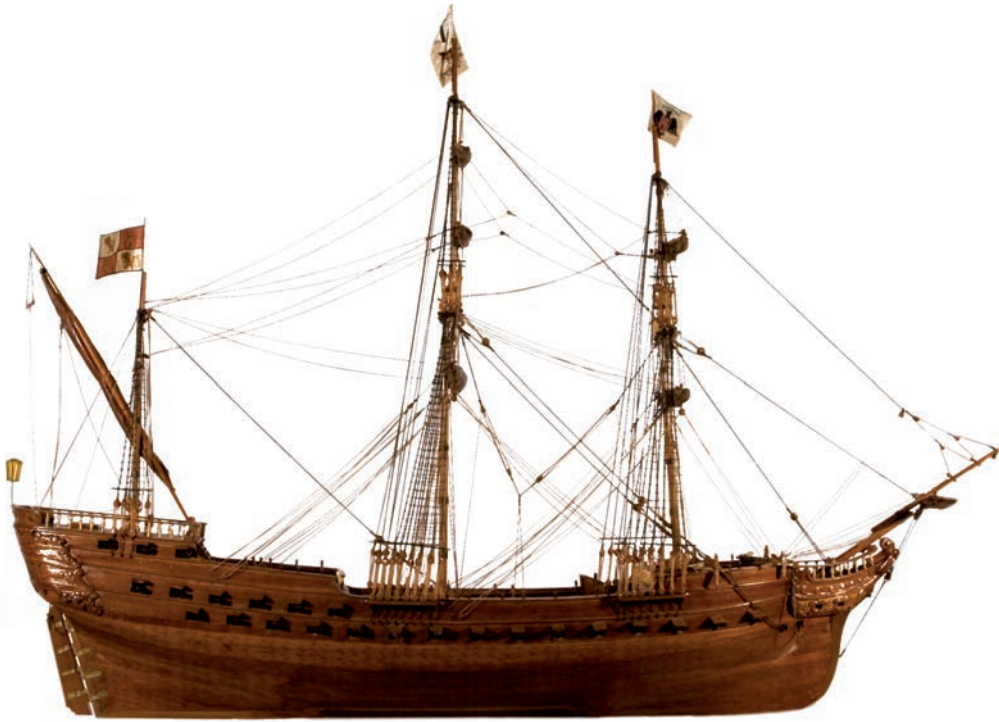
Os europeos xustificarán este vergonzoso negocio baixo a escusa da natureza “pagá e salvaxe” da poboación africana. Os británicos, logo de liderar durante 200 anos o comercio de escravos, aprobarán a lei abolicionista en 1833. Neste proceso as mulleres británicas xogaron un papel clave ao organizar un boicot contra os produtos procedentes de plantacións traballadas por escravos. Foi o primeiro movemento a favor dos dereitos humanos en Gran Bretaña. En España, onde de feito xa estaba extinguida esta práctica, prohíbese oficialmente a trata en 1880. En calquera caso, a súa abolición nos territorios propios non implica a prohibición de recorrer a ela en países pobres.



**Escritura de venda dun escravo negro en Salamanca (1558)**  
**Venda que fai Alonso Serrano, veciño de Zamora por poder de Alonso Ordóñez de Villaquirán, dun escravo chamado Felipe de 25 anos cor 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 veciño e rexidor de Salamanca.**

No século XVI o comercio de escravos era unha actividade habitual na Península Ibérica e alimentábase sobre todo dos prisioneiros de guerra, fosen brancos ou negros. Non será ata a instalación das grandes plantacións en América cando a poboación negra africana se converte en sinónimo de man de obra escrava.



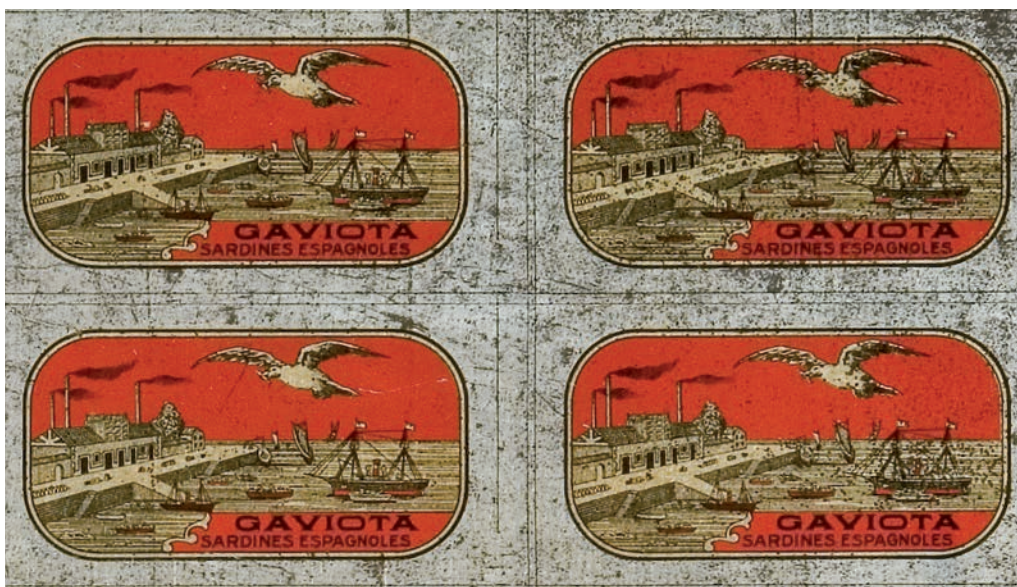


**Maqueta do Galeón Santiago (La Capitana) realizada por Pascual Munoa (1936)**

A *Capitana* participou na guerra dos Trinta Anos (1618-1648) e en campañas americanas. O seu almirante, Antonio de Oquendo, ostentaba tamén o posto de mando dalgúns galeóns de Indias que traían mercadorías moi valiosas, como prata e pedras preciosas, e levaban escravos, ademais doutros produtos.



# A explotación dos recursos do mar





# A industria conserveira





# Galicia estivo á marxe das grandes rutas comerciais. Co desenvolvemento da industria conserveira o mar convértese na súa primeira fonte de recursos

## No Museo Massó consérvanse os materiais procedentes da factoría de salgadura romana e dun importante complexo oleiro

Nesta zona do litoral galego os antecedentes da industria do peixe remóntanse á época romana. Entre o século II e III da nosa era comeza a funcionar nos areais de Bueu unha factoría de salgaduras, onde se elaboraban salsas e conservas de peixe en salmoira, e un importante taller de ánforas salgadeiras. Este taller de ánforas era o único existente en todo o litoral atlántico e norte peninsular dende a desembocadura do Texo.



### **Basas e fragmentos de fustes de columnas procedentes do edificio da fábrica de salgaduras (século II-III d.C)**

As escavacións arqueolóxicas realizadas ata a data puxeron de relevo a existencia dun importante complexo industrial salgadeiro. Comprendía nove píos para macerar o peixe en salmoira, talleres para a preparación e trituración do peixe e unha vila. A este conxunto estaba asociado un importante taller de ánforas.



**Coitelo con mango de óso para a preparación do peixe (século II-III d. C.)**

Os achados revelan un sistema de procesado moi semellante ao que se empregaba nas salgaduras do século XIX e XX. Este coitelo foi achado dentro dun dos píos da salgadura.



**Fragmento de ánfora salgadeira de Bueu (século III-IV d. C.)**

Estas grandes vasillas de cerámica eran os envases empregados para o transporte por mar da salgadura. O taller de ánforas contaba con catro fornos e abastecía ás salgaduras de Vigo e dunha ampla zona costeira hispano-portuguesa. Localizáronse achados dende Conimbriga (Portugal) ata o sur de Gran Bretaña, o que demostra que se trataba dun centro importante de fabricación e exportación de envases.

## Os fomentadores cataláns introducen en Galicia un sistema de explotación de salgadura de sardiña a grande escala

Dende mediados do século XVIII a riqueza do ecosistema das Rías Baixas, e en especial a abundancia de sardiña, atraeu a varias xeracións de cataláns. Estes emprendedores, coñecidos en Galicia como os fomentadores, sementaron a costa galega de fábricas de salgadura de sardiña. O destino da produción ía cara ao mercado catalán que demandaba proteína barata para alimentar as clases traballadoras. Os Massó formaron parte da segunda ondata de fomentadores. Salvador Massó Palau instálase en Bueu en 1816 e adquire un antigo depósito do monopolio estatal de sal coñecido como “O almacén do Rei” para convertelo nunha fábrica de salgadura. A esta súmanse outras dúas salgaduras, unha na vivenda familiar e outra na praia da Mourisca.



### **Prensa da antiga fábrica de salgadura (século XIX)**

A principal achega dos fomentadores cataláns foi a sistematización do proceso de salgadura de sardiña a grande escala, con man de obra asalariada, en edificios específicos e cun sistema de prensado que extraía a graxa das sardiñas. Isto evitaba a súa rápida deterioración e permitía comercializala a grandes distancias.



**Fotografía do almacén de anchoa situado no antigo almacén Piñeiro e incorporado ao complexo conserveiro Massó (cara a 1920) e píos da salgadura Piñeiro recuperados recentemente dentro das instalacións do museo (2013)**

O almacén Piñeiro era unha antiga fábrica de salgadura que, xunto con outras vinte, situábase na liña de praia do grande areal de Bueu. Foi adquirida en torno a 1920 polos Massó para empregala como almacén para a maduración da anchoa antes do enlatado. Sobre ela levantaron unha planta que rematarían por transformala en sala do museo. Recentemente foron recuperados os dezaioito píos da antiga salgadura.

## Os fomentadores cataláns crearon unha nova elite social

Formaban un grupo moi cohesionado e non perderon os seus referentes culturais nin o contacto co lugar de orixe. Os matrimonios concertábanse entre as distintas familias para reforzar o control sobre o sector. Na familia Massó esta endogamia practicouse durante tres xeracións coas familias Barreras e Bolibar.



### **As esposas dos tres irmáns Massó García: as irmás xemelgas Ángeles e Amalia Bolibar Sequeiros xunto á súa amiga e futura cuñada, M<sup>a</sup> Victoria de Ariza (cara a 1925)**

Con Gaspar e o seu irmán José M<sup>a</sup> dáse continuidade á política de concertar matrimonios con familias catalás do sector. A rama Bolibar-Massó retivo durante 20 anos o control da lonxa de peixe de Bueu.

## A familia Massó transforma a fábrica de salgadura nunha moderna conserveira



### **Composición fotográfica cos retratos dos fundadores da conserveira: Salvador Massó Palau, no centro, e os seus fillos, Gaspar e Salvador Massó Ferrer**

En 1883, Salvador Massó Palau, xunto cos seus dous fillos, asóciase con dous empresarios franceses e transforman unha das salgaduras da súa propiedade, onde hoxe se encontra o Museo, nunha fábrica de conservas herméticas denominada La Perfección. Once anos máis tarde pasará a depender integramente da familia Massó e a partir dos anos vinte iniciará un proceso de expansión do mercado cara a Europa, Sudamérica e Asia.



### **Máquina troqueladora da marca francesa Durox para realizar fondos e tapas de latas**

Os socios franceses achegaron a metade do capital, a maquinaria, os coñecementos técnicos, a comercialización do produto en Francia e o persoal cualificado. Aos Massó correspondíalles proporcionar a outra metade do capital, os inmobles e o taller para a confección de latas.



### Reglamento Interior da Fábrica La Perfección de Bueu (1888)

Este regulamento serviu de modelo ao resto das conserveiras da ría de Vigo. Nel determinábanse cuestións como os horarios, xornal, obrigas e disciplina das xornaleiras e empregados. Nos inicios de La Perfección, unha muller exercía como capataz do persoal cualificado achegado polos socios franceses, en total 10 homes e mulleres procedentes de Nantes.



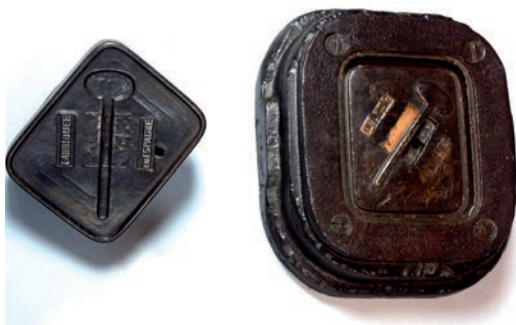
### Empregadas na mesa onde se limpaba a sardiña no antigo edificio da conserveira en Bueu (cara a 1920)

A principios do século XX e en días de moita pesca facíanse xornadas de 10 a 12 horas. A partir de 1918 impónse a xornada de oito horas. Nas quendas nocturnas, o capataz animaba ás mulleres a cantar para combatir o sono.



**Lata tipo baúl da marca “Barbero de Sevilla” e prancha de folla de lata litografada para a confección dunha lata tripla da fábrica La Perfección (cara a 1885)**

Co formato baúl, con lingüeta para a apertura lateral con chave, La Perfección introduce en España o primeiro sistema de apertura doada. Para iso contou coa súa propia fábrica de chaves. Este formato conviviu durante a primeira etapa da fábrica coa lata chamada “triple”, de tres quilos.



### Cuño para a confección de fondos de latas nas antigas prensas Durox (1883)

Nestes formatos de latas as tapas e os fondos eran iguais. Para distinguilos estampábase nos fondos unha chave en relevo.



### Ilustración do catálogo de produtos Massó deseñado por Federico Ribas con latas de formato club e apertura doada (1924)

Massó chegou a distribuír 15 marcas distintas de produtos moi variados. Marcas como *Cosmopolite*, estaban destinadas ao mercado francés, *Drapeau* ou *Kayrel* dirixíanse a un sector máis modesto do mercado interior, *Massó*, a de máis prestixio, distribuíase en Cataluña e as delicatessen comercializábanse baixo a marca *Gaviota*.

## A conserveira dos irmáns Massó foi a máis innovadora e alcanzou o primeiro posto en Europa

Nas décadas de 1920 e 1930 Massó, con Gaspar Massó García á cabeza, consolídase como unha das empresas conserveiras máis importantes, abrangendo todos os sectores, dende a captura do peixe e a súa transformación en conserva hermética, ata a fabricación de envases, fariñas e aceites, artes de pesca, reparación de barcos, deseño e construción de maquinaria. Unha década máis tarde, xa co complexo de Cangas en funcionamento e as fábricas de Avilés (Asturias) e Barbate (Cádiz), converterase na primeira conserveira europea e na máis innovadora. Destacaron na mecanización e modernización do proceso produtivo, con patentes de maquinaria propias que serán adoptadas por conserveiras galegas, españolas e europeas.



### Interior da nave construída para modernizar a Fábrica de conservas Massó Hermanos de Bueu (1926)

Esta nave de estrutura metálica foi un auténtico alarde de arquitectura industrial. Con ela ampliase e modernízase a antiga conserveira grazas aos beneficios obtidos durante a Primeira Guerra Mundial. Neses anos Massó chegou a pagar salarios con moedas de ouro. O autor do proxecto foi o arquitecto Jacobo Estens, casado con Teresa Massó Bolívar, quen contou coa colaboración de José M<sup>a</sup> Massó, que entón se incorpora á empresa, mentres que a construción correu a cargo de Hijos de Barreras.



### **Descarga de peixe no peirao Massó de Bueu (cara a 1928)**

A empresa dispoñía dunha frota pesqueira. Salvador Massó Palautiña cara a 1860 unha lancha de xeito, dúas de arte, dous botes e un galeón. A partir de 1916 comezan a constituír unha frota de barcos de vapor e en 1927 dispoñen do primeiro barco sardiñeiro da rexión con motor de explosión e adquiren varios camiións Krup. Nas décadas seguintes construírán unha frota sardiñeira e boniteira e outra para pescar no Gran Sol.



### **Caixón regulamentario de medida para a descarga de sardiña**

Estes caixóns foron creados a principios de século XX polo Concello de Vigo. Eran mais doados de manexar que os cestos e tiñan unha capacidade regulamentada de 50 quilogramos. Por cada caixón de sardiña, a empresa entregaba unha tarxa que logo se cambiaba por diñeiro. A Fábrica Massó, ademais das tarxas de elaboración propia, reacuñou moedas de Isabel II fóra de circulación coas iniciais S.M. (Salvador Massó).



**Autoclave para a esterilización do alimento en conserva (primeira metade do século XX)**

A autoclave é a máquina por excelencia da industria conserveira, nela introdúcense as latas xa pechadas para a esterilización a altas temperaturas.

**Gaspar Massó García foi o artífice da grande expansión que experimentou a empresa Massó Hermanos**

Neto do fundador e o maior dos catro fillos de Gaspar Massó Ferrer, incorpórase á empresa nos anos 20 e asume en 1931 a dirección, converténdoa na empresa líder do sector. Foi socio fundador e presidente da sociedade viguesa MAR, que contou cunha das frotas pesqueiras máis importantes de Europa. Morreu poucos anos antes da desaparición do imperio Massó, que se derruba definitivamente co peche das fábricas de Bueu e Cangas en 1992 e 1994.



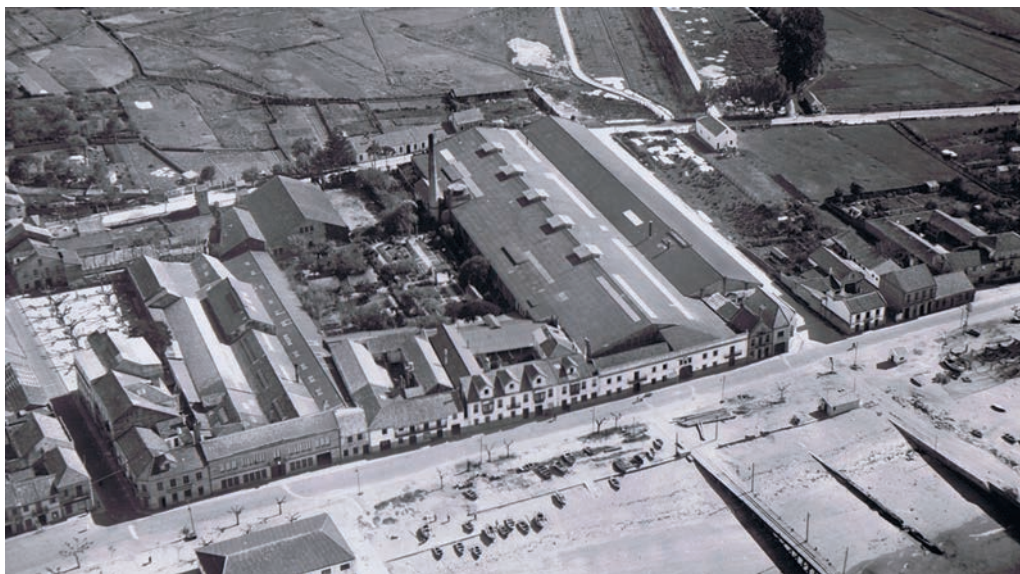
**Retrato-silueta recortado en cartolina de Gaspar Massó (Bruxelas, 1910)**

Gaspar Massó, con 17 anos, encontrábase estudando en Lovaina cando inicia a súa colaboración na empresa representándoa na Exposición Universal de Bruxelas. Intelixente, culto, hábil sedutor e cunha personalidade irresistible e dominante, desenvolvería un talento privilexiado para os negocios.



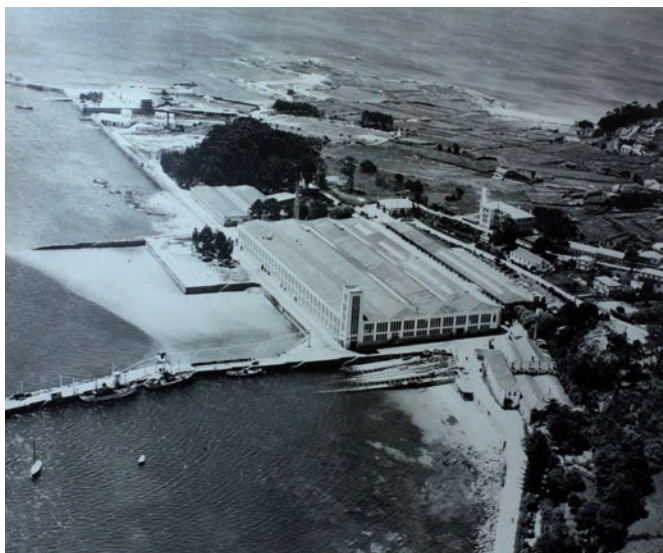
**Gaspar Massó mostrando a fábrica de Bueu ao presidente da República Niceto Alcalá Zamora (1932)**

Utilizou o seu paso polas institucións políticas e económicas nacionais e locais para impulsar a empresa familiar e o sector conserveiro e pesqueiro galego. Home polifacético como poucos, foi coleccionista de libros e antigüidades náuticas e formou parte da Real Academia de la Lengua, correspondéndolle achegar o léxico “mariñeiro”.



**Vista aérea do complexo conserveiro Massó de Bueu (cara a 1940)**

No centro podemos ver o xardín e a cheminea, hoxe na Praza Massó, a carpintería ao fondo e, cara á fronte marítima, o edificio da vivenda familiar organizada en torno ao patio da salgadura. Á dereita, as naves de estrutura metálica e á esquerda a salgadura Piñeiro. Ao lado, a nave de atadores de redes e o edificio do antigo “Almacén do rei” transformado en conserveira e coa primeira planta levantada en 1930 para albergar o museo.



### Vista aérea do complexo conserveiro Massó en Cangas do Morrazo (1940)

Este complexo conserveiro, iniciado en plena Guerra Civil e inaugurado en 1940, foi construído en previsión da gran demanda de conserva a que daría lugar o estalido da Segunda Guerra Mundial. Comprendía unha moderna fábrica de conservas con cámaras frigoríficas, a maior de Europa, un taller para a confección de latas e embalaxes, taller mecánico para a reparación e deseño de maquinaria, fábrica de fariñas e aceites, varadoiros para a reparación de barcos, ademais de gardaría, comedor, economato, hotel e vivendas para o persoal.



### Lata de conservas co edificio da fábrica de Cangas "la fábrica más grande de Europa"

Baixo a supervisión de José M<sup>o</sup> Massó, os seus parentes de orixe catalá, Jacobo Estens e Tomás Bolibar Sequeiros, realizan o proxecto deste extraordinario edificio, de cemento armado e completamente acristalado, que era coñecido na época como o Gran Casino da Sardiña. A estrutura metálica contratouse con Hijos de Barreras.



### Placa da patente do Forno de cocción continua Massó (cara a 1950)

Os novos sistemas deseñados por Massó revolucionaron a industria conserveira. As mesas de madeira nas que se limpaba o peixe foron substituídas polas canles de eviscerado, con corrente de auga, que melloraba a produtividade e hixiene. Dos cocedoiros nos que se metían e sacaban os carros coas grellas cargadas de sardiñas, pasouse ao forno de cocción continua, un túnel de vapor polo que circulaban as grellas.



### Utensilios para a maduración do bocarte no sistema de anchoado (século XX)

Na conserveira moderna, o sistema de salgadura séguese utilizando para a elaboración da anchoa, un traballo artesanal que se mantivo á marxe das innovacións técnicas. Para garantir o abastecemento de bocarte, Massó abriu en 1945 unha fábrica en Avilés (Asturias).



Lavabo de mans das empregadas da Fábrica Massó Hermanos de Bueu (cara a 1926)

### A maior parte do traballo era desempeñado por mulleres e nenas

No litoral galego, a industria da salgadura e conserva do peixe supuxo a incorporación masiva da muller ao mercado de traballo asalariado. Mulleres e nenas compoñían o 95% dos equipos, existindo unha clara división do traballo e diferenza de salarios entre mulleres e homes.



### Portada da revista *Industria Conservera* de maio de 1939 deseñada por Manolo Torres

As empregadas cobraban a metade do salario que recibían os empregados varóns. Eles acaparaban os postos fixos e máis cualificados, lonxe da limpeza e manipulación do peixe.



#### **Reloxo para fichar (cara a 1930)**

O traballo das empregadas organizábase por quendas en función da recepción do peixe. A fábrica de Bueu facía soar unha sirena para chamar as empregadas cando chegaba a pesca, a calquera hora do día ou da noite. Había un toque de sirena para as empregadas que procedían de Bueu, outro para as da parroquia de Cela e outro para as da parroquia de Beluso.

As fábricas Massó de Bueu e de Cangas do Morrazo destacaron polos servizos que poñían a disposición das empregadas, como a clínica, a gardaría e a escola, o comedor e o economato. Foi a primeira empresa galega en incorporar ao seu equipo unha asistente social.



#### **Gardería do complexo industrial Massó de Cangas (1962)**

Esta imaxe, cedida polo Museo Etnolóxico de Ribadavia, forma parte dunha reportaxe realizada polo fotógrafo vigués Ángel Llanos durante a visita dunha delegación estadounidense. Nas dependencias da fábrica tamén se impartían clases para alfabetizar as empregadas.

#### **Vitrina da clínica da Fábrica Massó Hermanos de Bueu (finais do século XIX)**

Na clínica da fábrica de Bueu o médico Salvador Massó atendía as urxencias. Cando a asistencia médica era un luxo inaccesible para as traballadoras, as empregadas de Massó dispoñían de atención médica nos partos. As melloras sociais impulsadas pola II República vense freadas co Golpe de Estado de 1936.



## Na fábrica Massó deseñábanse e confeccionábanse as latas para as conservas

Dende a súa orixe, en 1883, a conserveira dispoñía do seu propio taller para a confección de envases. A primeira maquinaria utilizada era de orixe francesa e pasou a expoñerse na sala dedicada á industria cando se abriu o museo en 1932.



### Mesa de soldador (finais do século XIX)

Inicialmente as latas estaban formadas por tres pezas, corpo, tapa e fondo, que eran soldadas a man, o que limitaba a produción de conservas. Na década de 1920 o soldado a man chega ao seu fin.



### Sección do taller de confección de envases cos soldados realizando o traballo a man e a maquinaria de peche da fábrica Massó de Bueu (1924)

A principios do século XX introdúcense as máquinas soldadoras e sertidoras. Isto fai posible que as conservas comencen a ter unha produción masiva, se abaraten considerablemente e se convertan nun alimento alcanzable e popular.



**Prancha de folia de lata litografada por La Artística de Vigo para a confección de latas e lata de conservas Massó (cara a 1940)**

As latas realizábanse na fábrica de Bueu a partir das pranchas de folia de lata decoradas en La Artística de Vigo. Posteriormente, na década de 1940, o taller de latas será trasladado ao gran complexo industrial de Cangas do Morrazo.

## Massó contou coa colaboración de artistas como Federico Ribas e Urbano Lugrís para o deseño publicitario e a promoción

### Federico Ribas foi un dos máis destacados artistas gráficos

Ocupou o posto de director artístico da perfumaría Gal, deseñou a publicidade das marcas comerciais Codorníu, Elgorriaga e Artiach e traballou para as revistas máis punteiras do momento. Asentado en Madrid, pasaba os veráns en Bueu e formou parte do círculo de amizade dos irmáns Massó, para os que realizou deseños publicitarios.



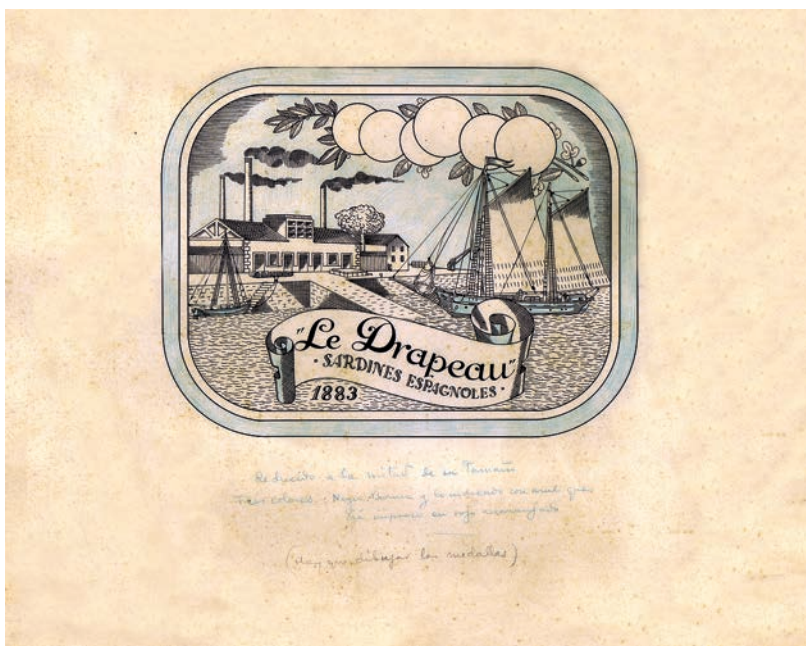
### Federico Ribas, Gaspar e Salvador Massó cuns amigos na praia de Lapamán de Bueu (cara a 1924)

A afección dos irmáns Gaspar e José M<sup>a</sup> á fotografía e á filmación de películas deixounos testemuños únicos no Arquivo do Museo Massó. Imaxes como esta deixan constancia da relación de amizade que existía entre o deseñador e os irmáns Massó. Pero sen dúbida o que sentía unha maior admiración pola súa obra era Antonio, do que se conserva un retrato a lapis asinado e dedicado por Ribas.



**Bosquexo para cartel publicitario e display nos que Federico Ribas utiliza a súa esposa como modelo (entre 1924 e 1930)**

No París de principios de século foi onde Federico Ribas definiu o seu estilo cosmopolita, refinado e sofisticado, convertendo a figura feminina hiperestilizada e de aspecto fráxil no elemento distintivo da súa obra. Alí coñece a súa esposa Georgina-Clotilde Boussange, á que utilizará como modelo en numerosas ocasións.



**Bosquexo para lata de conservas, lata e estoxo de anchoas atribuído a Federico Ribas (cara a 1920)**

A gráfica e algúns deseños da marca Massó da década de 1920 destacan pola súa gran calidade e atribúense a Federico Ribas. A partir dos anos 30 Antonio Massó ponse á fronte do Departamento comercial. A súa afección polo mundo da creatividade levarao a supervisar as cuestións relacionadas coa imaxe e publicidade da empresa. Os deseños seguirán adoptando con grande éxito os novos estilos durante as próximas décadas, chegando a recibir en 1978 o premio á mellor imaxe de marca.

## Os inicios na pintura de Urbano Lugrís están marcados pola súa relación coa familia Massó

Durante a década de 1940 establécese unha relación moi frutífera para ambas as dúas partes. Os Massó encárganlle unha serie de pinturas para decorar o comedor das empregadas en Bueu. Mentres realiza este traballo, Lugrís pasará parte do tempo no museo, cuxos obxectos e gravados relacionados coa navegación irán conformando a iconografía lugrisiana desta época. Este encargo irá acompañado doutros, como o deseño dos postos das feiras de alimentación e o Pavillón dos Museos da Feira do Mar de Vigo de 1945.



### **Pintura de Urbano Lugrís para decorar o comedor das empregadas da fábrica de Bueu (cara a 1945)**

No museo consérvanse cinco das seis pinturas de gran formato nas que o autor, a pesar de que non mostra aínda un estilo moi definido, xa anuncia o que será a súa persoal linguaxe onírica, co mar como único protagonista.



### **Bosquexo de Urbano Lugrís para a Capela dos Santos Reis de Bueu (cara a 1950)**

A relación entre Lugrís e os Massó culmina en 1953 coa inauguración da Capela dos Santos Reis. Trátase dunha "obra de arte total" na que Lugrís é o autor do proxecto arquitectónico e escultórico. Na súa materialización xogou un papel destacado José M<sup>a</sup> Massó, entón alcalde de Bueu. Os bosquexos, propiedade do Concello, consérvanse no Museo.



**Fotografía de Xoán Piñeiro modelando o busto de Gaspar Massó e relevo con escea de descarga de pescado (cara a 1950)**

Entre os artistas que gozaron da protección dos irmáns Massó encóntrase o escultor Xoán Piñeiro. Na década de 1950 realizará numerosos traballos para a familia e para o Museo Massó.





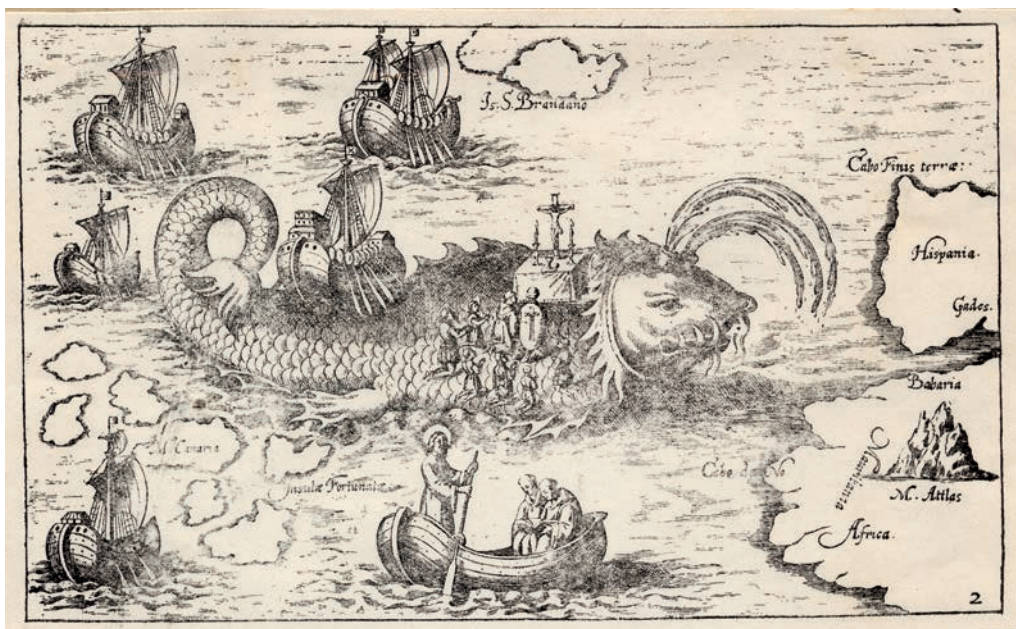
# A industria baleeira





# En Galicia desenvolveuse unha próspera industria en torno á caza da balea

A imaxe lendaria do monstro mariño ao que se asocia a balea alentou as fantasías e temores dos navegantes de todas as épocas.



**Gravado coa representación da lenda de orixe irlandesa de san Brandán que ilustra o libro *Nova Typis Transacta Navigatio* de Fray Honorio Philopono (1621)**

O mito da balea como un temible monstro mariño está presente en todas as culturas. Na relixión cristiá a lenda bíblica de Xonás é a máis coñecida. Na cultura irlandesa, a lenda de San Brandán o Navegante ofrece unha visión positiva do gran peixe Xaconius que aparece e desaparece mergullándose nas augas do mar.



**Vértebras de balea procedente da factoría baleeira de Massó Hermanos S. A. (segunda metade do século XX)**

Antes de dispoñer dos medios e capacidade para afrontar a caza, a graxa da balea era moi apreciada para a iluminación e a súa explotación limitábase aos exemplares que con frecuencia varaban nas praias. As costelas e vértebras empregábanse nas vivendas como linteis e banquetas.

**Os vascos foron pioneiros na caza da balea. En Galicia establecen o primeiro porto baleeiro no século XIII e no século XVII os seus galeóns son auténticas factorías baleeiras**



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

Os primeiros testemuños escritos sobre a caza da balea son de orixe vasca e datan do século XI. Tratábase dunha caza costeira que se iniciaba cando o atalaieiro acendía un lume ao divisar as baleas dende os promontorios onde se situaban as atalaias.



**Arpón de man e sangradeira para a caza da balea (século XX)**

Ata a aparición dos canóns, a pesca realizábase dende pequenas chalupas con arpóns manuais amarrados por un cabo á embarcación e con lanzas ou sangradeiras



**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)**

Xa no século XVI os buques baleeiros vascos aventurábanse polos océanos. Un século máis tarde converteranse en auténticas factorías flotantes cunha caldeira na cuberta para a extracción da graxa e grandes adegas para almacenala en barrís.



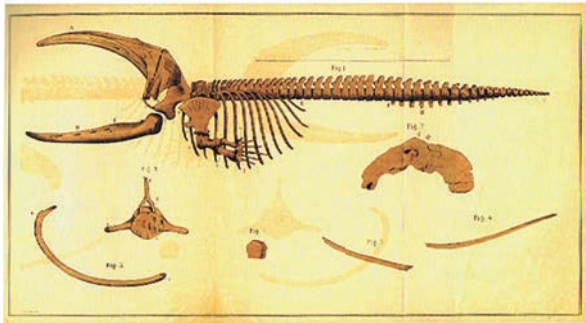
**Gravado do buque baleeiro estadounidense Eliza F. Masson realizado sobre a tapa do cranio dun homínido (1855)**

Pronto os vascos deixaron paso a outros países e, en especial, aos Estados Unidos onde se converteu nunha das principais industrias. A novela Moby-Dick de Herman Melville (1851) describe con gran realismo a caza da balea nesta etapa que finaliza co esgotamento das especies máis cobizadas.



**Estrutura de paraugas "seteparroquias" con varas de barbas de balea polar (século XIX)**

Ata a aparición do plástico, o material con maior elasticidade eran as barbas de balea. De aí que as varas dos corpiños, paraugas e antucas tomasen o nome deste cetáceo.



**Ilustración de Francisco López Alén do esqueleto da balea franca capturada no País Vasco en 1878 do libro *Balea 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)**

O exceso de capturas leva á extinción da balea franca nas costas da Península Ibérica. Era un animal doado de capturar cos medios de que dispoñían xa que o apresamento das crías lactantes atraía ás femias.

**No século XX os avances técnicos permiten unha explotación a grande escala e Galicia converterase nunha potencia baleeira. En 1924 establécese en Caneliñas (A Coruña) a primeira factoría en terra firme. Posteriormente Massó acapará o resto das factorías da Península Ibérica.**



**Canón lanza arpóns noruegués (cara a 1850)**

En torno a 1900 os noruegueses sitúanse á cabeza desta industria grazas á nova tecnoloxía e a caza dos grandes cetáceos regresa ás costas españolas e galegas. Os barcos de vapor, a bomba para insuflar aire no animal e impedir que se afunda unha vez capturado e os canóns arpoadores con explosivos convierten a caza da balea nunha gran carnizaría a nivel global. En poucas décadas levarán ao límite a poboación de varias especies.



### **Empregados de orixe marroquí traballando na rampla de despezo na factoría baleeira de Balea en Cangas do Morrazo (1955)**

En 1955 Massó Hermanos S. A. pon en funcionamento a baleeira de Cangas con persoal de orixe marroquí e equipamento procedente da compra da factoría de Benzú (Ceuta). Coa de Cabo Morás (Lugo) amplía o negocio despois da compra da factoría de Getares (Cádiz) e en 1971 fusióname con Caneliñas na sociedade IBSA.



### **Cazabaleiro Lobeiro**

Despois de asinar un acordo con IBSA, que tiña a concesión da pesca de baleas nestas augas, Massó inicia en Cangas as capturas co buque *Lobeiro*, adquirido co resto do equipamento da factoría de Benzú (Ceuta). Á frota engadíranse o *Carrumeiro* e o *Cabo Morás*, procedentes da factoría de Getares (Cádiz), os tres construídos en Inglaterra en torno a 1930. Os cazabaleiros empregaban motor de vapor para reducir ao mínimo o ruído que escorrentaba as baleas.



**Canón arpoador con explosivos e arpón despois de ser extraído dunha balea (cara a 1950)**

Estes arpóns de ferro levaban incorporada unha granada na punta recargable que estalaba ao incrustarse no corpo do animal. O taller mecánico da conserveira Massó de Cangas encargábase de endereitalos.

**Botas con cravos para iniciar o despezo enriba do cetáceo e coitela para o despezo procedentes da factoría de Balea en Cangas (1955)**



**Selección e partición da carne na factoría de Balea de Cangas do Morrazo, Félix Lorrio (1978)**

Da balea obtíñase fundamentalmente graxa para alimentos, xabóns, pomadas e lubricante. Con todo, a última etapa das baleeiras Massó, xa fusionadas con IBSA, estivo marcada pola gran demanda de carne do mercado xaponés.



**Cairo de cachalote tallado coa imaxe da Virxe, J.C. Florez (cara a 1960)**

Na época heroica da caza da balea, os membros da tripulación entretíñanse tallando e gravando os dentes de cachalote e os ósos de balea para vendelos ao chegar a porto. Na época das factorías industriais, empresarios como José Chas de IBSA e Antonio Massó afeccionáronse a esta arte.

**En 1985 o goberno español asina o acordo internacional que prohíbe a explotación comercial dos grandes cetáceos para evitar a súa extinción. Co peche das factorías galegasponse fin á historia da caza da balea na Península Ibérica. Hoxe apenas quedan testemuños do importante papel que xogou Galicia neste sector.**



**Fotografías da factoría de Balea en Cangas do Morrazo en 1955 e en 2013**

A finais da década de 1970 o movemento ecoloxista lidera a defensa das baleas. O buque insignia de Greenpeace, o *Rainbow Warrior*, recala polas costas galegas e inicia unha serie de actuacións contra os cazabaleiros de IBSA. A situación extrema das poboacións de cetáceos leva á Comisión Internacional Baleeira a tomar cartas no asunto e finalmente España asina o acordo internacional que prohíbe este tipo de pesca. O afán coleccionista dos Massó evitará que se perda para sempre boa parte da ferramenta empregada no seu procesamento e captura.



# As embarcacións e a carpintaría de ribeira





# As embarcacións tradicionais son testemuños dunha sociedade preindustrial extinguida. A elas están asociados saberes e formas de vida do pasado

## A lancha xeiteira foi a embarcación máis representativa da costa occidental galega

Esta embarcación autóctona do litoral galego alcanzou a súa época de esplendor a finais do século XIX. A proliferación de fábricas de salgadura supuxo a multiplicación da frota de xeiteiras na nosa costa occidental. Desbancada primeiro polas lixeiras traíñeiras do Cantábrico e, posteriormente, polos barcos de motor, desaparece na década de 1960.



### **Pecio da última lancha xeiteira afundido nunha marisma (1991)**

Coñecida tamén como lancha de relinga, polo tipo de vela, faenaba co xeito na pesca da sardiña. Era unha embarcación coa cuberta pechada, robusta, pesada e extremadamente estable con capacidade para cinco tripulantes que, cando pasaban a noite a bordo, se poñían a resguardo baixo a tilla. Con máis de sete metros de eslora, o pecio de a *Marina* é o último testemuño dunha xeiteira que faenase nas nosas costas. Foi construída en 1943 na carpintaría de Manuel Lado Chouso e recuperada en 1991 do fondo dunha marisma polos alumnos do Centro de Formación Aixola de Marín.



### **Bote polbeiro de Bueu de José M<sup>o</sup> Massó García (1950)**

O bote polbeiro é unha derivación a pequena escala da lancha xeiteira e característica exclusivamente do porto de Bueu, onde, existía na década de 1950 unha frota importante de polbeiros. Con todo, pola súa configuración estaba condenado a unha rápida desaparición xa que, a diferenza da dorna e ao igual que a xeiteira, o seu casco de dúas proas non permitiu a incorporación do motor. No Museo Massó consérvanse tres exemplares.



### **Dorna polbeira e áncora de pedra (mediados do século XX)**

A dorna é característica da illa de Ons e da ría de Arousa. O sistema de construción a calime, propio dos países escandinavos, convértea nunha embarcación atípica na Península Ibérica. Usábase fundamentalmente para a captura de polbo e normalmente era manexada por unha soa persoa. Propulsada a remo e a vela, a súa supervivencia foi posible grazas a que se adaptaba moi ben ao motor foraborda.



**Banco de carpinteiro de ribeira procedente da carpintaría de José Freire Pastoriza (cara a 1940) e diversas ferramentas empregadas na construción de embarcacións de madeira da carpintaría de Benigno Fernández Moledo en Bueu**

O oficio de carpinteiro de ribeira, ata a década de 1940, era polo xeral de carácter itinerante. Traballaba na praia onde, se había suficiente traballo, levantaba unha sinxela construción de madeira de carácter efémero para protexerse das inclemencias do tempo. Aínda que se trataba dunha aprendizaxe que se adquiría coa práctica, requiría realizar cálculos de enxeñaría cun alto grao de complexidade e unha gran precisión na execución.



#### **Motopesqueiro tipo racú para a pesca con artes menores (1977)**

O *Caneliña* foi construído na carpintaría de ribeira de Arturo Omil Aguete establecido na praia Santo do Mar (Marín). Este tipo de embarcación, en vías de extinción, foi o primeiro barco de motor que utilizaron os habitantes da illa de Ons (Bueu). Ten por iso un gran valor identitario xa que supuxo a fin do illamento ao que se vían forzados os insulares cando as condicións do mar non permitían saír coas pequenas dornas. O barco forma parte da colección do museo e atópase atracado no porto de Bueu.



#### **Carpintaría de ribeira de Purro en Bueu (primeira metade do século XX)**

A poucos metros do Museo Massó, na praia de Banda do Río, se encontra a única carpintaría de ribeira conservada das cen carpintarías que chegaron a funcionar na ría de Pontevedra. O recoñecemento do seu valor histórico e cultural levou a que fose incluída no Inventario Xeral do Patrimonio Cultural de Galicia. Na costa galega localízanse a maior parte das carpintarías de ribeira tradicionais que sobreviviron en Europa. O cesamento da actividade pon en perigo a súa conservación.







