

XXI exposición Gedofeita.

"Lérez e os medios de locomoción: do carro das piñas ao aeroplano"

Xaime Iglesias González



Máis de dúascentas imaxes ilustraron esta mostra que, xuntamente con textos explicativos, pretendía achegarnos aos medios de locomoción, non para facer un estudo sistemático deles, aspecto este que se pode ver en monografías e mesmo en enciclopedias, senón para aproximarnos á súa incidencia e uso en Lérez. De aí que arredor do noventa por cento das imaxes amosadas procedían de veciños e veciñas que xenerosamente as cederon. Igualmente, determinados textos estaban centrados en Lérez e na súa veciñanza o que lle deu a esta mostra unha tintura singularmente próxima. Unha suxestiva selección de obxectos, libros e documentos completaban a exposición.

"Lérez e os medios de locomoción: do carro das piñas ao aeroplano" comezaba facendo referencia aos propios seres humanos como o máis elemental medio de transporte. Os primitivos devanceiros desprazábanse duns lugares a outros

na procura de alimentos e, se cumpría, trasladábanos ao lombo ou na cabeza ou arrastrábanos aos acubillos para comelos con máis tranquilidade. Desde aquela, a situación cambiou fondamente, pero os carrexos humano e animal seguen presentes dalgunha maneira aínda hoxe.

Así, na nosa exposición aparecían imaxes de persoas cargadas con feixes ao lombo, baldes na cabeza ou caldeiros na man que, ás veces, mostrábanos formas de vida pasadas como a fotografía de señora Lola a Fanchaca quen, alá polos anos cincuenta, baixaba polo camiño do Castelo cara a Pontevedra cunha cesta na cabeza chea, talvez de piñas, leña ou produtos do campo, e unha caldeireta de leite na man, para vender na vila. Bonita estampa tamén era a de Rosario Abilleira, da Torre, ataviada con roupas da súa época, que situamos en 1905, o que lle dá a categoría de ser a máis antiga das imaxes procedentes de coleccións particulares.

Coa revolución neolítica, o home comezou a domesticar animais e axiña se deu conta de que algúns deles podían axudarlle a realizar certos labores. Probablemente, a primeira forma de aproveitamento foi utilizalos para montar e cargar. Entre nós, os principais animais destes tipos son o cabalo e o burro. Nunha fotografía de 1955 puidemos ver a Rufino Núñez, da Porta do Sol, sobre un burro, cando traballaba no Val d'Arán. Alejandro Acuña Fernández (O Morito), de Casal Novo, pastor de ovellas e vaqueiro en Wyoming, Estados Unidos mostrábanos o áxil cabalo que cabalgaba en 1969.

O invento da roda e a súa aplicación a determinados vehículos supuxo un enorme avance nos sistemas de locomoción. Con ela, xurdiron diversos tipos de vehículos rodados accionados pola forza humana ou animal. Na exposición aparecían reflectidos remolques de man, carretas e carros das piñas, así



Lola a Fonhaca. O Castelo

como o propietario duns destes, Ángel Carballo, lerezán que levaba piñas e leña a vender á Praza da Leña.

Tamén atopamos na mostra imaxes de diversos tipos de carros do país, un deles o de Honorio, do Ramallás, no momento de descargar materiais de construción coa axuda da súa dona, Nieves. O carro do país, que ten antecedentes na Idade de Bronce, é un vehículo rexo que pode circular por corredoiras e avanzar por terras de cultivo e montes sen camiños. No tocante á carga, grazas ás canizas e fungueiros, é capaz de transportar todo tipo de produtos agrícolas e forestais, así como pedras e outros elementos precisos para a vida campesiña. Na mostra observamos varias escenas de nenos e adolescentes no carro ou ao seu lado, o que nos inclina a resaltar



Autos Lérez, Imidris Dias 1925

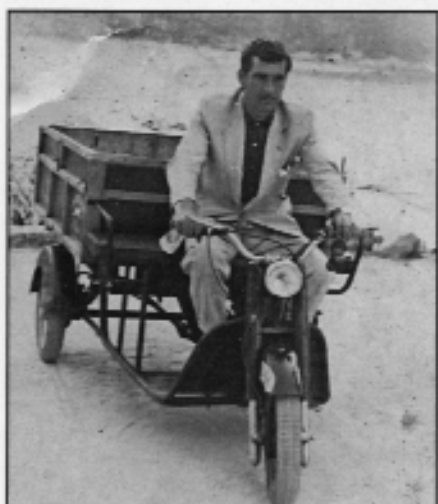
a familiaridade deste vehículo coa xente. Non podemos deixar de facer referencia ao carro que participou na rodaxe de escenas do filme Cotolay, no adro da igrexa de Lérez en 1965, do que a exposición ofrecía dúas imaxes.

A bicicleta actual ten antecedentes en máquinas que foron perfeccionándose sucesivamente (celerífero, draissiana, velocípedo...) ata chegar á bicicleta actual da que había mostras na exposición, o que non quita que tivesen antigüidade, como a de Isidoro Almón Ogando cuxa imaxe foi tomada polo fotógrafo Severino Pérez en 1914.

Había máis estampas fermosas nas que a bicicleta é a protagonista como a de José Rodríguez Castro (Pepe o de Benita ou Campal) que vai na

bicicleta cara a Porta do Sol deixando ao fondo unha coñecida paisaxe que culmina coa igrexa de Lérez (1956), sendo de destacar que leva no cadro a Valentín Outón Veiga (Chicho o Manuclón), daquela neno, que nos lembraba un pasado costume.

Polo número de fotografías presentes na mostra, puidemos deducir a querenza dos nenos polas bicicletas e o triciclos. Destes remarcaremos os que levaban polos camiños de Casal Novo Valentín e José M^a Tobío, por seren feitos artesanalmente polo seu pai. A afección pola bicicleta tamén se manifestaba nos mozos como Julio Rascado, Fernando Filgueira e Rodri, que, de acordo coa tradición de reunirse nun taller, eles e outros facían no que Pepe Couselo tiña no Socorro, segundo fotografía de arredor de 1950.



Luis García Vázquez



Manola Partela cos seus traballadores carrazando o automóbil

Aínda que a exposición amosaba fotografías de motocicletas Derby, Montessa, Guzzi e outras marcas, a maior presenza correspondeulle á Vespa, vehículo que iniciou a motorización española a comezo dos anos cincuenta. Trátase dun "scooter", de orixe italiana fabricado en Madrid, no que o condutor pode ir comodamente sentado e correctamente vestido, na seguridade de non marcharse. Pero, se cadra, a fotografía máis singular desta sección foi a de Luís García Vázquez, do Cruceiro, conducindo un motocarro Clúa por terras da Estrada en 1956, sen esquecer a Moldes, de Casal Novo e despois da Ferreira, no momento de inscribirse para participar nunha Gincana motociclista en Pontevedra.

Coa aparición da máquina de vapor e do motor de combustión (s. XVIII) os medios de locomoción viviron unha transformación sen precedentes. O invento do automóvil adoita atribuírse ao enxeñeiro francés Nicolás-Joseph Cugnot quen construíu o "Fardier", vehículo de tres rodas autopropulsado pola forza do vapor, que comezou a circular polas rúas de París en 1769. Desde aquela, a tecnoloxía vanzou tanto que os vehículos que hoxe coñecemos son moi diferentes aos daquela.

Na mostra, o maior número de imaxes de vehículos correspondeulles aos turismos. Puidemos ver diversos modelos de Renault, Citroën, Seat e Ford, non faltando os doutras marcas como Simca, Chrysler, Cadillac ou Pontiac, así como vehículos do exército que foran conducidos por lerezáns; tal foi o caso do asignado ao coronel de artillería de Campolongo que manexaba Jaime Calvo, da Porta do Sol. Estimamos que o turismo máis antigo da exposición era un Fiat de Moldes, do Cruceiro, matriculado en Lugo en 1927, aínda que a fotografía é bastante posterior. Só uns anos máis



Berita Almir. Camión Lbro

novo era un exemplar de Manolo Portela, cuxo modelo non puidemos identificar, matriculado en 1930, sendo a fotografía dos anos corenta.

Como non podía ser douto xeito, o "seiscentos" foi o utilitario de maior presenza. Nacido 1957, converteuse no turismo que motorizou o noso país ao longo dos anos sesenta, o mesmo que fixeran o "escaravello" Volkswagen en Alemaña ou o "Ford T" en Estados Unidos. Se cadra, os seus promotores nunca pensaran que este sinxelo modelo ía marcar unha época da historia de España, a "época do seiscentos", na que se produciron numerosas novidades e

notorios cambios sociais que poucas persoas, talvez ningunha, imaxinaran unha década antes, onde prevalecía a autarquía o intervencionismo e aínda funcionaban as "cartillas de racionamento".

Ata onde sabemos, o primeiro camión foi construído en Alemaña en 1896. Tratábase dun modelo cuxas formas lembraban as carruaxes de cabalos e movíase mediante un motor a vapor de catro cilindros. A principios do século pasado saíron ao mercado novos modelos con máis potencia e capacidade de carga, pero non foi ata finais dos anos vinte cando se lles incorpora o motor de gasolina



e timidamente o diésel que remata impoñéndose tras a crise do petróleo de 1973. Na mostra atopamos camións de diversas marcas, pero o Ebro de Benito Almón (Transportes Almón), captado no Arco arredor de 1968, centra unha escena que podía titularse "o fotógrafo fotografado" pois, ademais de Adoración Costas (sogra, co bisneto Enrique) e a filla Pili, víase o propio Benito encadrando unha instantánea.

O Barreiros 170 CV de Francisco Carballo Cons (O Arco) tráenos á memoria a Eduardo Barreiros Rodríguez (Gundiás-Ourense, 1919- A Habana, 1992), pioneiro na transformación de motores de gasolina para diésel e un dos impulsores da industrialización española. Fabricou motores e camións nas súas factorías de Madrid ata que a situación económica, causada polas vendas a prazos, aconselloulle asociarse coa Chrysler que remata facéndose dona da empresa.

Por último, mencionar un 3H-C (fotografado en 1954), representante dos moitos camións de procedencia rusa que forneceron o exército español durante a guerra civil e que na posguerra foron adaptados para

uso civil, suplindo a imposibilidade de importar ou fabricar vehículos en territorio español.

Tranvías, trolebuses e autobuses son medios de locomoción colectivos relacionados con Lérez que tamén tiveron presenza na exposición. En 1924, Tranvía Eléctrico de Pontevedra, S.A. inaugura a liña de tranvía eléctrico entre Pontevedra e Marín (substituíu ao tranvía de vapor) e Lérez acollerá un ramal ata o Empalme. En 1943 inaugúrase a liña de trolebuses a Marín. Estes novos vehículos chegarán ao Empalme de Lérez, despois duns anos de autobús, en 1955, á Ferreira, en 1957, e a Alba, en 1962. No ano 1989 serán substituídos por autobuses de "La Unión", empresa que absorbera a "Tranvías" en 1977 e, máis tarde, ambas foron controladas por "Monbús".

Na mostra puidemos ver estampas fermosas como as do tranvía circulando pola praza da Peregrina ou pola ponte do Burgo antes de ser reformada; trolebuses por varios lugares e autobuses de diversas empresas que percorrían as estradas de Lérez, como Castromil, Lerez, Espi e Culña. Esta última empresa tivo a xentileza de

achegar un antigo autobús (1953) magnificamente restaurado o día da inauguración da exposición.

A maior relación da xente de Lérez coa navegación está ligada á emigración e ao río. A maioría dos homes e mulleres que emigraron a Hispanoamérica fixérono a través do porto de Vigo, de aí a presenza na mostra de fotografías deste feito. Pero, sen dúbida, as fotografías do Lérez teñen maior proximidade. Barcazas areeiras, pequenas embarcación para ir ao muíño, e outras que participaban en xiras foron das escenas máis salientables.

Por ser a máis próxima, os lerezáns e lerezás temos por nosa a estación de ferrocarril de Pontevedra, de aí que as fotografías que aparecen na exposición están relacionadas con ela, en especial coa que estivo en Campolongo. Imaxes desta estación, de vellas locomotoras, do ferrobús e outras fixeron parte desta mostra que tamén amosou instantáneas de comezos do pasado do século nas que a Xunqueira do Covo aparecía como escenario de ateraxes e exhibicións aeronáuticas, especialmente de Gamier, primeiro aviador que aterrou aquí.

