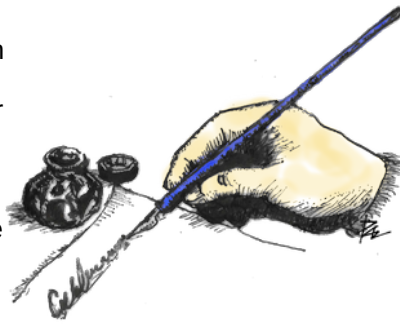




No ano 1850 comezan a ser usados os selos de correos para enviar cartas. Os selos serven para que quen envía a carta pague o servizo, antes tiña que pagalo quen a recibía. As cartas por correo eran o único medio de comunicación a distancia.

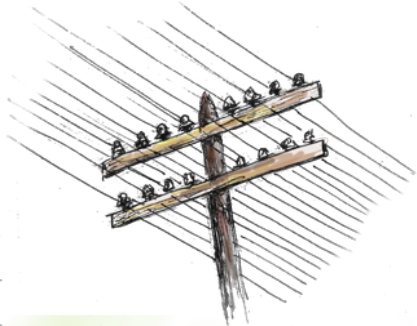


As cartas escribíanse con pluma e tinta sobre papel, dobrábanse formando un envoltorio que se cerraba con cera ou lacre, escribíanse os datos do destinatario por fóra e pegábase o selo do correo. Logo había que entregala nunha caixa de correo, e esperar varios días a que fose entregada ao destinatario. Os sacos de cartas viaxaban con lentitude en dilixencias e veleiros. A partir dos anos 80 os trens e os barcos de vapor aumentaron a seguridade e a velocidade de transporte do correo.



Desde o 1860 outro medio de comunicación permite enviar a distancia mensaxes máis rapidamente, é o telégrafo eléctrico. Usando cables de cobre tendidos á beira dos camiños e das vías do ferrocarril transmítense impulsos eléctricos usando o código Morse.

O uso público do telégrafo foi un avance inmenso, pero as mensaxes tiñan que ser moi breves e o seu prezo era elevado.



4 O tempo de Rosalía

Viaxes e comunicacións

Enviar mensaxes por correo e por telégrafo, e viaxar en carros, dilixencias, veleiros e vapores durante o século XIX.



Nos anos 1860 non había estradas, senón camiños de carro, e por eles viaxábase en dilixencia, tirada por mulas. Eran percorridos lentos e incómodos, e moi caros. Había que cambiar o tiro cada poucos quilómetros, en lugares chamados "postas" e parar para comer ou durmir en viaxes que duraban ás veces varios días.



Nos anos 1880 chegan os primeiros ferrocarrís ou camiños de ferro, máis cómodos e rápidos, pero só até algunhas cidades.

As viaxes seguen a ser complicadas, e fai falta combinar os trens modernos con carros e dilixencias. Aínda así, as viaxes comezaron a medirse en horas, pero só para quen podía pagalas. A maioría das viaxes facíanse a pé.





prados, ríos, arboredas,
pinares que move o vento,
paxariños piadores,
casiña do meu contento,

muíño dos castañaes,
noites craras de luar,
campaniñas trimbadoras
da igrexiña do lugar,

amoriñas das silveiras
que eu lle daba ó meu amor,
camiñiños antre o millo,
adios, para sempre adios!

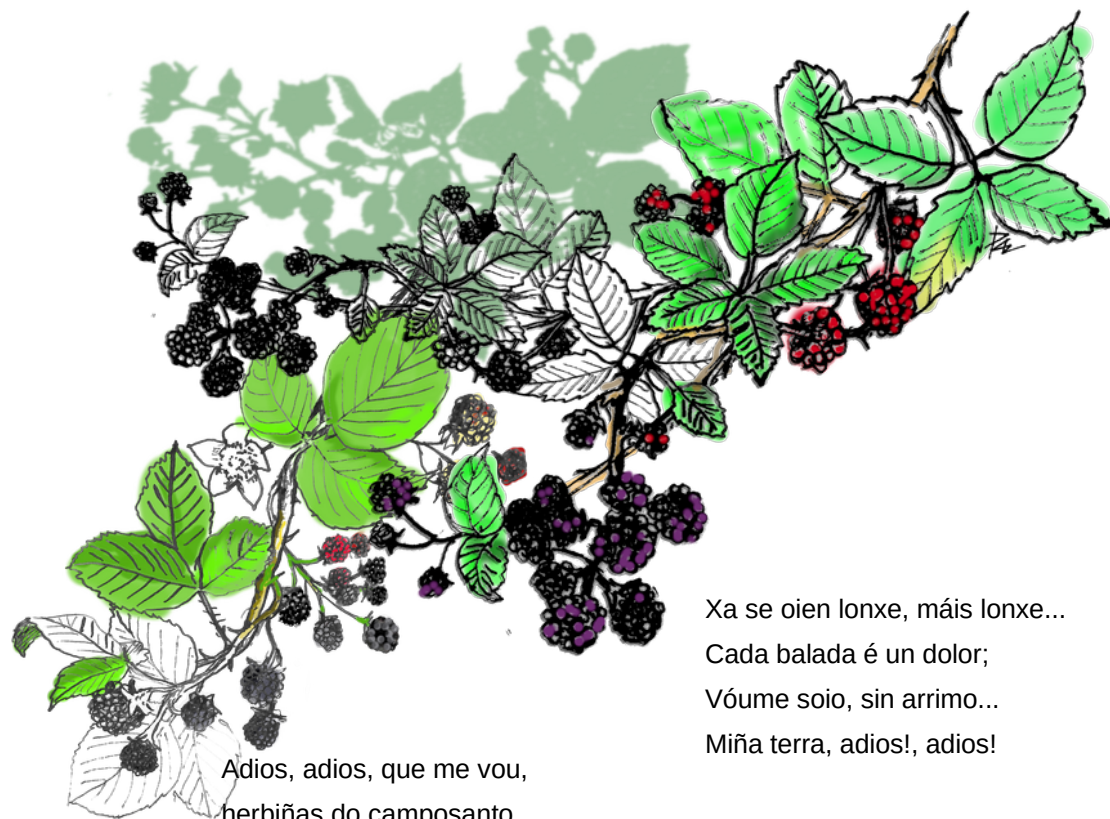
Adios grorial! Adios contento!
Deixo a casa onde nacín,
deixo a aldea que conoso
por un mundo que non vin!

Deixo amigos por estraños,
deixo a veiga polo mar,
deixo, en fin, canto ben quero...
Que pudiera non deixar!



*Adios, ríos; adios, fontes;
adios, regatos pequenos;
adios, vista dos meus ollos:
non sei cando nos veremos.*

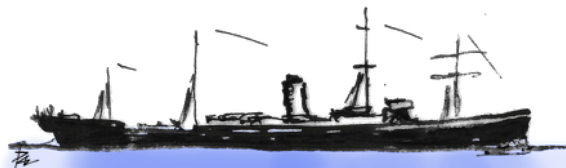
Miña terra, miña terra,
terra donde me eu criei
hortiña que quero tanto
figueiriñas que prantei,



Adios, adios, que me vou,
herbiñas do camposanto,
Donde meu pai se enterrou,
herbiñas que biquei tanto,
terriña que nos criou.

[...]

Xa se oien lonxe, moi lonxe,
as campanas do pomar;
para min, aí! coitadiño,
nunca máis han de tocar.



Xa se oien lonxe, máis lonxe...
Cada balada é un dolor;
Vóume soio, sin arrimo...
Miña terra, adios!, adios!

Adios tamén, queridiña...!
Adios por sempre quizais...!
Digoche este adios chorando
desde a beiriña do mar.
Non me olvides, queridiña,
si morro de soidás...
tantas légoas mar adentro...
Miña casiña! meu lar!

*Adios, ríos; adios, fontes;
adios, regatos pequenos;
adios, vista dos meus ollos:
non sei cando nos veremos.*



O século XIX contemplou como as tecnoloxías de comunicacións e viaxes tradicionais, apenas modificados durante milenios, se modernizaban a gran velocidade. Comunicarse a distancia converteuse nunha tarefa cotiá e habitual, e as viaxes máis alá da contorna inmediata deixaron de ser excepcionais.

Viaxar precisaba dunha rede de camiños que se creara ou mellorara no século XVIII, en gran parte seguindo o trazados das vías romanas e medievais. Clasificábanse en camiños de mulas, estreitos e unicamente practicables por cabalarías ou a pé, e camiños de carro, máis ou menos acondicionados para o tránsito de vehículos con rodas.

Despois da francesada, no século XIX, vaise establecendo unha rede de rutas de dilixencias, con vehículos semellantes ao que figura na portada do díptico. A distancias aproximadas de 15 ou 20 km, ou unha hora de viaxe, estaban situadas as “postas” onde se mudaban os tiros de cabalos ou mulas para refrescar os animais. Neles o mozo encargado do cuidado das bestas, chamado “postillón”, agardaba o descanso destas para cambiar a outro tiro ou regresar á posta anterior. Os tiros podían estar compostos por dúas ou tres bestas nos tramos chans, pero chegaban aos nove animais ou máis nas encostas.

Nas postas, ou nalgunhas delas, tamén se facían paradas para comer ou durmir, porque só se viaxaba coa luz diurna, non había iluminación na ruta e o carro non dispuña de luminarias que permitisen a viaxe nocturna. Unha viaxe desde Galiza a Madrid (que Rosalía fará en varias ocasións ao longo da súa vida) tiña unha duración aproximada de cinco ou seis días, e a viaxe de Coruña a Santiago entre oito e dez horas. Os prezos, aínda que se reduciran coa creación das compañías de dilixencias, eran moi elevados para a xente común, e só as clases altas se podían permitir pagalos, aínda que as tarifas eran máis baratas se se viaxaba na baca ou no pescante, con exposición á poeira dos camiños, que eran de terra e grava. Os asfaltados non chegarán até o século XX.

Na década de 1850 comeza a construción da rede de camiños de ferro, pero tarda moito en completarse a rede. Sendo unha tecnoloxía dirixida ás viaxes de longo percorrido, segue o trazado das rutas de dilixencias, desde Madrid cara a periferia. No caso de Galiza os problemas financeiros, atrancos administrativos e a complicación da orografía fai que non se comecen a completar percorridos até a década de 1880. Mesmo a rivalidade entre Coruña e Vigo suporá un inconveniente máis. As conexións entre Santiago e Pontevedra, A Coruña con Lugo e Vigo con Ourense e Tui serán os primeiros pasos, e os últimos conectarán Lugo e Ourense coa Meseta, quedando para o seguinte século as conexións da Coruña con Ferrol e con Santiago.

Segundo se van construíndo estes tramos as viaxes van mellorando progresivamente. O tren impón uns horarios puntuais e unhas velocidades constantes, e será estímulo para a primeira rede de hoteis nas cidades con estación de ferrocarril, e para a unificación do horario coa fixación dunha hora oficial. Nos tramos aínda en construción ou adiados as dilixencias prestan o servizo de conexión entre os extremos da vía inconclusa, é o motivo de tomaren en moitos casos o nome de “Ferrocarrilana”, como é o caso entre Coruña e Santiago.

O poema escollido para a zona central do díptico é o “Adiós ríos, adiós fontes”, de “Cantares gallegos”. En principio os catro primeiros versos (os recollidos da poesía popular oral) falan dunha despedida. Alguén está a despedirse de maneira dramática do mundo no que vive e faino de maneira definitiva. A exploración que fai Rosalía a partir deste pé inicial é percorrer ese mundo, incrementando pouco a pouco a sensación de separación e o sentimento de tristeza. Na fin do poema, e antes de repetir de novo os catro versos iniciais, explícanse os motivos da despedida. Trátase de alguén que está marchando de Galiza por mar temendo que non regresará. Rosalía está a falar da emigración cara América.

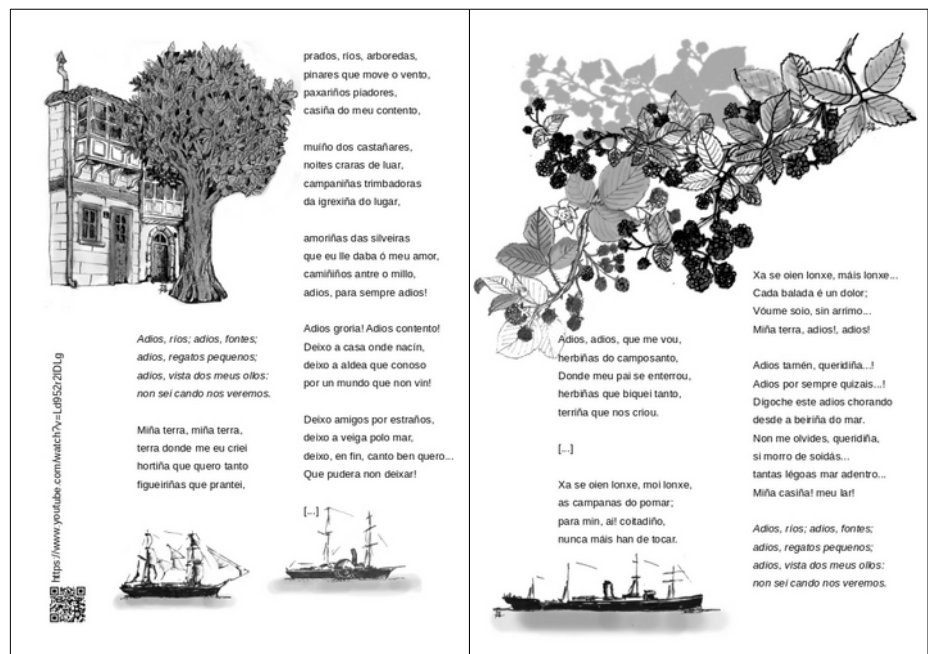


Na xuventude de Rosalía, na década de 1850, combínanse varios anos de malas colleitas cunha carestía dos grans provocada pola guerra de Crimea, e o combinado resulta fatal para Galiza. A poboación medrara moito no século XVIII, en parte pola introdución masiva dos cultivos americanos: a pataca e o millo, e a mellora da dieta. Na crise moitas familias labregas do interior, acosadas pola fame, baixan ás cidade a buscaren alimentos.

A situación non ten alivio no tradicional sistema de migración estacional, como a que se facía a Castela para as segas, porque non hai suficiente traballo. A apertura de liñas marítimas coa Arxentina, que se independizou hai pouco e precisa man de obra, e con Cuba, que debido á abolición da escravitude, vén de quedar sen forza de traballo nas plantacións de cana de azúcar, abrirá a porta a unha migración que se vai intensificando na segunda metade do século, aproveitando tamén a mellora en rapidez, seguridade e tamaño dos novos barcos transatlánticos, que pasan das velas ás rodas de pás e por último ás hélices e os cascos de ferro. Vai ser unha emigración maioritariamente masculina e que se percibe e se sente como definitiva, e velaí a situación do poema rosaliano, o momento da despedida. Rosalía redacta a poesía cando aínda o proceso migratorio está a comezar.

No díptico están situadas as siluetas dos tres tipos de barco usados nesta diáspora.

A versión orixinal é a que se inclúe no interior do folleto e no QR adxunto, a de Amancio Prada gravada nos anos 70. A música que este compositor e cantor compuxo para este poema tivo tal éxito e repercusión que todas as versións alternativas a empregan.



Eis algunhas delas, en directo e no 2012, interpretada por Amancio Prada, en <https://www.youtube.com/watch?v=XmZMWldLk6k>, por Escuchandoelefantes, nun vídeo con actores coñecidos e o propio Amancio Prada, en <https://www.youtube.com/watch?v=XmZMWldLk6k>, a versión eléctrica e rock de Astarot, en <https://www.youtube.com/watch?v=Uck-Judop0I>, co son da versión orixinal, pero con fotografías relacionadas coa emigración galega, en https://www.youtube.com/watch?v=r_DhODpsBOg, interpretada polas nenas e nenos de 4 anos da EEI A Pastora, en <https://www.youtube.com/watch?v=N2keOVs5mno>; e, por último, un recitado do poema (en doce idiomas diferentes) por alumnos e alumnas do IES Urbano LUGRÍS da Coruña, en https://www.youtube.com/watch?v=akW_s2rEtRU

Na última parte do díptico trátanse os medios de comunicación existentes nos tempos de Rosalía. As distancias estaban a ser cubertas cada vez con máis rapidez, como sucedía coas viaxes, pero as comunicacións inmediatas da actualidade eran aínda un soño.

O envío de mensaxes escritas xa tiña tradición cando Rosalía comeza a escribir cartas. Había apenas 100 anos que se organizara o servizo de Correos como un servizo estatal en España, cun sistema de carteiros, caixas de correo, transporte mediante carros (“de correo”) con tiros de cabalos e mulas que se cambiaban en postas (por iso o servizo “postal”) cada certo número de quilómetros. Os tempos de chegada das cartas medíanse por días. Entre Madrid e Galiza, que foi un traxecto que Rosalía e o seu marido Manuel Murguía usaban polo miúdo para envíos postais, podían tardar entre cinco días a unha semana. Co paso dos anos este prazo foise reducindo segundo foron empregadas as liñas de ferrocarril. Os trens diarios levaban sempre un vagón “do correo”.

En vida de Rosalía o gran avance do correo estivo na aparición dos selos na década de 1850 que abarataron o servizo, asegurando o pre-pagamento do mesmo. Para as persoas de clase media e acomodada da súa época era moi habitual e frecuente se relacionaren mediante cartas manuscritas. A escritura precisaba do uso de plumas e tinteiros (bolígrafos, rotuladores e plumas estilográficas son do século XX), e era común usar un papel especial, “de cartas”, moi fino e lixeiro, para que a carta non pesase demasiado e tivese que pagar máis. Os sobres das cartas son posteriores. Na década de 50 as cartas dobrábanse de tal xeito que o escrito quedase dentro do envoltorio, e cerrábase cunha pinga de cera de vela. No exterior escribíase o enderezo e pegábase o selo. Sobre os anos 60 ou 70 comezaron a fabricarse os primeiros sobres con auto-pegado, que, de feito, imitaban na súa feitura, o aspecto do pregado usado anteriormente.

En <https://www.youtube.com/watch?v=A15jDsw3cio> hai un documental realizado por Correos, en castelán, contando toda a historia do servizo polo miúdo.



A partir do 1860 aparece un novo servizo, que nun comezo ten carácter oficial e está limitado ás mensaxes da administración do estado, pero que pronto se oferta ao público, que é o telégrafo eléctrico. Seguindo os percorridos postais, e despois as liñas de ferrocarril, érguense postes con arames de cobre que transportan impulsos eléctricos. O código Morse permite codificar as letras como impulsos que son descodificados na recepción da mensaxe. Permite a comunicación case inmediata, cando menos no mesmo día, de mensaxes, pero con limitacións. Os prezos establécense polo número de palabras, así que se envían mensaxes moi breves, e aínda que a comunicación é inmediata entre as centrais de telégrafos, hai que desprazarse até unha casa de telégrafos para facer o envío, e na recepción un carteiro leva a mensaxe impresa até o destinatario. O servizo únese ao servizo de Correos formando Correos e Telégrafos. É un servizo caro, non usado máis que por quen se pode permitir pagalo, e só para casos de urxencia como a comunicación dunha defunción ou noticia que precisar unha reacción rápida. A carta é o medio habitual para a comunicación frecuente. Despois da morte de Rosalía chegará un novo sistema de comunicación, que permite por vez primeira a comunicación directa e oral entre persoas, o teléfono, pero a súa implantación mediante un sistema de abonados, aparellos situados nos domicilios e a identificación mediante unha numeración telefónica será historia do século XX.

Rosalía de Castro empregou durante a súa vida medios de comunicación como os descritos, xa que viviu en distintas épocas en Padrón, Santiago, Coruña, Madrid ou Alicante, e tivo que viaxar nas diligencias da época. Nos seus tempos inaugúrase o primeiro camiño de ferro entre Santiago e Carril, en Pontevedra, e están a ser construídas outras liñas de ferrocarril que irá unindo Coruña con Lugo ou Vigo con Ourense. No ano da morte dela aínda non están rematados estes traxectos e falta en moitos casos a ligazón entre eles. As viaxes estaban comezando a facerse por ferrocarril con transbordos en dilixencia nas partes onde faltaba a liña. Este é o motivo de térense chamado estas dilixencias “ferrocarrilanas” xa que completaban as rutas ferroviarias. Nas viaxes pequenas, dentro das cidades ou entre elas e as vilas e aldeas da contorna, empréganse carros de viaxeiros máis pequenos que as dilixencias, chamados xenericamente de “ómnibus”, palabra que despois será transformada nos modernos autobuses.

Que animais eran empregados nos tiros das dilixencias? _____

Que significa a frase “A viaxe en dilixencia medíase en días, mentres que nos trens medíase en horas”?

Os tres primeiros versos do poema comezan pola mesma palabra. Isto mesmo, comezar tres versos seguidos por unha mesma palabra volve a suceder noutro lugar. Cal é a palabra que se repite nese caso?

Que significa a frase “Deixo a veiga polo mar”? _____

No interior do díptico hai debuxos de tres barcos, que diferencias hai entre eles? _____

No poema, o que fala é un home, por que o sabemos? _____

A despedida parece ser para sempre porque se despide de todo o que coñece no seu mundo para unha viaxe por mar longa e perigosa, pero, de que pensa que pode morrer?

Se comparas os anos que se indican, que chegou primeiro a Galiza, o ferrocarril ou o telégrafo?

Intenta debuxar unha dilixencia como as que usou Rosalía.

