



OS PAILEBOTES NO COMERCIO MARÍTIMO DE CABOTAXE NA GALICIA DE HAI CEN ANOS



Dionisio Pereira
Fotos: Cancelo*

“Se vírades entrar un veleiro na ría co velame despregado ao vento, os foques tensos no botalón de proa e a vela escandalosa alta no vento coma unha bandeira, veríades a miña nenez sorrir”

(Avilés de Taramancos, *Nova Crónica das Indias*)

Hai poucos anos, a adquisición dun vello veleiro de regulares dimensións por parte dunha empresa radicada en O Grove e dedicada ao turismo marítimo, representaba unha chamada de atención sobre a evidencia de que practicamente ningunha embarcación a vela das moitas que outrora se dedicaron ao trasfego de cabotaxe na nosa beiramar ten chegado ate nós. Tan só algúns pequenos galeóns de carga no interior das rías e o patache “Carmen Barcia”, que sofre unha inacabada rehabilitación no porto de Vilagarcía, recuperan para os habitantes da beiramar das Rías Baixas as robustas fasquías daquela esforzada vela de traballo. O veleiro en cuestión é un pailebote de lonxana (1918) orixe galaica e delongada andaina mediterránea, denominado

por eiquí “Nieves” e por alá “José Miguel Masiques”. Logo falaremos un chisco da súa singradura vital; agora cómpre saber algo máis deste tipo de embarcación.

Do “pilot’s boat” ao pailebote

No ámbito do Mediterráneo o termo “pailebote” fai referencia á embarcación que aparelan de goleta, orixinaria, seica, das Illas Bermudas. As goletas de hai cen ou cento cincuenta anos eran embarcacións de mediana tonelaxe (realmente foron os máis pequenos dos grandes veleiros, como as fragatas, as corvetas, os bergantíns, as polacras...) definidas polo seu aparello de cangrexas, que consiste en dotar a cada pao dunha vela trapezoidal ou de “cuchillo” disposta no sentido proa-popa, envergada ao mastro coa axuda de botavara e pico; ademais, nas partes superiores dos paos (os “masteleros”) levaban, adoito, unhas pequenas velas chamadas “escandalosas”, ou mesmo cargaban no trinquete dúas ou tres gavias de feitura cadrada ou rectangular. Completaban o aparello os foques, que son unhas velas triangulares situadas na proa. No Mediterráneo, os máis correntes foron os pailebotes de dous ou tres paos, feitos de dúas pezas; non obstante, nos Estados Unidos construíronse pailebotes de ata sete paos.

* A maior parte das fotografías que acompañan este artigo foron tomadas por Juan Cancelo, e retratan a vida mariñeira da cidade de A Coruña arredor de 1930. Fóronnos entregadas polo tamén fotógrafo Carmelo Parrado, que as herdara do seu avó, amigo do gran fotógrafo coruñés. Non levan rodapé.





A verba “pailebote” ven do inglés “pilot’s boat”, ou sexa, embarcación dos pilotos prácticos de porto, xa que era o tipo de barco máis utilizado por aqueles na costa Leste dos Estados Unidos debido á súa lixeireza e manobrabilidade. Ademais, era un navío moi popular nas augas onde había grandes flotas bacalloeiras, tal que Terranova ou a península do Labrador. Ben coñecidos e estudados polos mariños cataláns e levantinos que comerciaban naquelas costas no século XVIII, a súa fasquía vai ser adoptada no

Mediterráneo por aqueles armadores que arelaban ter nas súas flotas embarcacións máis pequenas e rápidas e que levasen menos tripulación (entre oito e dez mariñeiros) que os clásicos bergantíns, corvetas ou fragatas. De feito, o aparello de goleta pódese atopar en todos os mares do mundo, pero quizáis foi no Mediterráneo occidental onde tiveron un papel máis destacado, pois convertéronse nos barcos típicos da cabotaxe entre o Golfo de León, as Illas Baleares e a costa catalá ou levantina.

Adoptados polo mundo mediterráneo no transcurso do século XIX, os primeiros pailebotes foron maiormente antigos bergantíns, polacras ou corvetas de velas cadradas aparelados de novo como goletas para facer máis sinxelo o seu manexo e reducir a tripulación. Logo, as carpinteirías de ribeira catalás, levantinas, murcianas ou das Illas Baleares, fixeron moitos pailebotes aparelados xa como tais, e os derradeiros serán botados en Mallorca durante a posguerra española. Un período no que terán unha presenza moi acentuada será o dos anos da I Guerra Mundial e inmediatamente posteriores, debido á grande demanda de navíos polos países contendentes. En torno á decada dos anos 30 do século pasado moitos deles incorporarán motores de explosión, converténdose en motoveleiros primeiro e conservando do aparello tan só os paos con posterioridade, sobrevivindo ate os anos 60 como transporte económico de mercadorías baratas como laranxas, sal, cemento, etc. entre as Baleares e a Península. Hoxe, dunha gorentosa flota que enchía os portos do Mediterráneo occidental hai algunhas décadas, tan só fican algunhas unidades que son consideradas verdadeiros tesouros dun pasado non tan lonxano¹.

O comercio marítimo na Galicia de comezos do século XX

Na tardiña de verán de 1994 en que o “María Assumpta”, daquela derradeiro bergantín-goleta de cabotaxe en uso, arribou a Vilagarcía, viña desandando o ronsel das súas raíces². Construído en 1858 na vila barcelonesa de Badalona, o veleiro pertenceu entre 1878 e 1917 a diversos armadores galegos³. E, polo que sabemos, debeu ser un dos últimos barcos a vela que fixo dende portos galegos

1. Ver “Un vaixell històric com a perllongació del Museu Marítim al Port de Barcelona in *Drassana, Revista del Museu Marítim*, nº 7, Barcelona, 1997 e Moret, Xavier: *La edad de oro de los grandes veleros*, Barcelona: Museu Marítim, 1997.

2. Pouco despois, o 31 de maio de 1995 tivo lugar o afundimento do “María Assumpta” en augas de Cornwall (Inglaterra), co triste resultado dun tripulante morto e dous desaparecidos.

3. *Le Chasse Marée*, Douarnenez, nº 81, Xuño 1994.





a carreira do Caribe, levando conservas e sal e voltando con madeira tropical. Cando atravesou por vez primeira as augas da Arousa, as fragatas e corvetas de grande tonelaxe armadas para singraduras transoceánicas polos fabricantes de Muros e A Pobra remataban unha delongada andaina⁴. Así mesmo, xa eran historia os derroteiros das corvetas e bergantíns de Carril, que transportaron emigrantes en condicións infames e mercadorías ás Américas, encheron as adegas de liño no Báltico e competiron coas goletas británicas no carrexo de gando vacún cara os peiraos ingleses. Nestes mesteres coincidiron a mediados do século XIX coas súas irmás das matrículas de Ferrol, Coruña e Ribadeo⁵. Posteriormente, no derradeiro tercio daquela centuria, os anticuados veleiros galegos foron substituídos por vapores ingleses, franceses e alemáns no trasfego de emigrantes. E os armadores de Coruña, Vigo e Carril, pouco dados á unión e sen as fontes de acumulación de capital precisas para competir coas modernas técnicas de navegación, abandonaron o negocio ou ben convertéronse en consignatarios das casas estranxeiras⁶.

A comezos do século XX, os navíos de grande porte, quer dicer bergantíns, pailebotes, corvetas e fragatas de entre 200 e 1000 toneladas de desprazamento, cargaban en Vilagarcía e Carril rollas de piñeiro para as minas de Asturias e o País de Gales, xunto con lastros e barro para as rotas do Cantábrico e do Mediterráneo. De volta, procuraban fretes de sal e froita en Levante, carbón e carga xeral en Gales e Asturias e ferro e cemento no País Vasco. Asemade, embarcacións máis lixeiras como os pataches, balandros, quechemaríns e galeóns atendían na Ría de Arousa un trasfego intenso co porto de Vigo, bo cliente das conservas e salgazóns producidas nas fábricas ubicadas na beiramar arousá e, ao tempo, distribuidor de produtos alimenticios tal que fariña, aceite, sucre..., e coas vilas mariñeiras do Norte como Noia, Camariñas e Corcubión, fornecedoras de madeira e receptoras de tellas, ladrillos e barro procedentes das telleiras de Castrelo, Dena, Vilalonga ou O Grove. Estas, xunto coas fábricas de salga, conserva e os serradoiros, aprovisionábanse por medio dun enxamio de pequenos galeóns, compañeiros inseparábeis do acontecer social arousán nas súas diversas tonalidades.



4. Romaní, Arturo: *As novas tecnoloxías na industria salgadeira*. Pontevedra: Unipro Editorial, 1991.

5. Ver Abuín, Marcelino: *Vilagarcía y el mar*. Vilagarcía: Junta de Obras del Puerto, 1993; Allegue, Gonzalo (coord.). *Galegos: as mans de América*. Vigo: Nigra Editorial, 1992; López Taboada, X.A. *Argentina: Destino da emigración española e galega no século XIX e primeira década do XX*. Pontevedra: Unipro Editorial, 1993.

6. Carmona, Joam: *Producción textil e actividades marítimo-pesqueiras na Galiza, 1750-1905*. Tese de doutoramento inédita, Universidade de Santiago, 1983.





O “María Assumpta” coñeceu todo este universo inzado de panos e mastros e, ate abandonar os nosos mares, levou madeira dos serradoiros do Baixo Miño, propiedade do seu armador Constantino Candeira, aos portos de Levante, e deles trouxo o sal preciso para a salgazón. Nunha colaboración no “Faro de Vigo” correspondente ao 23 de Outubro de 1927 o xornalista e mariño mercante Julio Carballo Romero lembraba con admiración as súas entradas en Camposancos, río Miño arriba, sen remolque, conducido pola man experta do capitán José Lustres, de rancia familia de nautas orixinaria de Santa Uxía de Ribeira.

Por ese tempo, o armador Candeira xa era o derradeiro en empregar os seus catro veleiros para transportar as prezadas madeiras tropicais do Caribe, coas que despois traficaba. Daquela, o remate da I Guerra Mundial dera ao traste coa euforia construtora de barcos de vela, que viñan suplir os numerosos mercantes vendidos aos países contendentos; posteriormente, a competencia dos vapores europeos nun contexto de crise económica retirou inmediata e definitivamente da circulación a fachendosos bergantíns de máis de mil toneladas destinados ás travesías transoceánicas, como aquel bautizado prosaicamente “Astilleiros de Arosa”, o maior construído nunca en Vilagarcía e que levaba como mascarón un Neptuno saído das mans de todo un Mariano Benlliure⁷. E afundiú a empresas como a “Marítima Suárez”, constituída en Vigo no ano 1919 con cinco millóns de pesetas de capital, e que presumía contar co maior veleiro do litoral español, a corveta con casco de aceiro e 3700 toneladas de desprazamento denominada “Suárez nº 2”, que nun principio ía a cubrir a liña Vigo-Montevideo⁸. Así mesmo, a suspensión da exportación de pontóns de piñeiro para as minas do País de Gales, decretada polo Goberno en 1920, obrigou a varios armadores vilagarcíans a abandonar a liña cos portos de Cardiff e Newcastle que cubrían cos seus vapores⁹.

En resumo, no devalo dos anos vinte do século pasado, a penas se podía falar de navieiras galegas. A maioría, eran pequenas empresas familiares dedicadas á cabotaxe a vela en Noia, Muros, Camariñas, Cedeira, San Cibrao, etc., a bordo de arcaicos trincados, escangallados pataches, cuxa humildade foi maxistralmente descrita por Pereda en *Sotileza*, ou nos pequenos vapores que cubrían singraduras entre rías. Se acaso compre falar da vila de Corme, famosa polos seus patróns de cabotaxe e que contaba na segunda década do século con preto de 50 bricbarcas, corvetas, quechemaríns, bergantíns e pailebotes, comprendidos entre 70 e 500 Tns.¹⁰. Fóra do común eran, á parte do propio Candeira, que ademais dos veleiros participaba na explotación dalgún vapor, o opulento navieiro de Vilagarcía, Wenceslao González Garra, propietario dun mercante de 8.000 TRB co que subministraba carbón de Cardiff a por-

7. *Galicia Nueva*, Vilagarcía, 16/9/20.

8. *Vida Gallega*, Vigo, Agosto 1919.

9. González Probados, Manuel e Pereira, Dionisio: “Empresarios, Fábricas e Traballadores: O sector da madeira (1920-1936)”. in Pereira, Dionisio: *Sindicalistas e Rebeldes*. Vigo: A Nosa Terra, 1998.

10. Mörling, Staffan. *As embarcacións tradicionais de Galicia*. Santiago: Consellería de Pesca, 1989.





tos da India e Australia¹¹; o potentado coruñés Dionisio Tejero, armador de catro vapores empregados no comercio con Francia e Portugal, e a “Naviera Viñas Aranda y Cía” vencellada á casa de banca viguesa de igual denominación¹².

Neste intre viviuse, pois, o tránsito inexorable da vela de traballo á propulsión mecánica, nun contexto de extrema debilidade das empresas navieiras do noso país. Substitución acelerada cando, dende comezos de século, os famosos “Montes” (“Mendi”, en euskera) e “Cabos” das compañías Ibarra, Sota Aznar, Transmediterránea, etc., enlazaron as liñas do Norte (Bilbao) e do Mediterráneo (Barcelona) cos portos de Vigo, Marín, Vilagarcía e Coruña, deixando progresivamente marxinados os veleiros na pequena cabotaxe e no transporte de ría. Aínda así, no ano 1924 a metade dos barcos mercantes que recalaron en Vilagarcía navegaban coa forza do vento¹³, en tanto que en Vigo superaron o 40%.

Os pailebotes galegos

Moi posibelmente estas goletas finas e rasas chamadas pailebotes apareceran pola rótula noroeste da Península Ibérica da man dos cataláns que comerciaban coa sardiña que, dende mediados do século XVIII, pescaban nas nosas praias os seus compatriotas con aqueles aparellos barreiros chamados “xábegas”. Nun primeiro intre, os comerciantes cataláns utilizaron corvetas, bergantíns, bergantíns-goleta, polacras ou “llauts”, construídos en Blanes ou Arenys de Mar, para arribar aos portos galegos con viño, augardente ou sal; logo, enchían as adegas de peixe salgado nos almacéns que daquela inzaban ata as enseadas máis arrecunchadas do país, e retornaban ao Mediterráneo. Aos poucos, o novo aparello de goleta debeuse ir implantando na navegación de cabotaxe debido ao seu bo manexo para navegar de orza na costa e á súa economía de brazos a bordo, deixando os derroteiros transoceánicos para as fragatas, corvetas e bergantíns, máis robustos e cuxo aparello redondo se comportaba ben nas empopadas

e coa navegación a un largo. Deste xeito, a fins do primeiro terzo do século XIX xa temos novas da presenza de pailebotes nos portos de Bueu¹⁴ e Ribadeo e, mesmo, do transporte de sal neste tipo de embarcación dende o porto alacantino de Torrevejea ate aquela vila das Rías Baixas¹⁵: principiaba, naquel tempo, a chamada rota do sal, transitada dende a derradeira metade do século XIX por bergantíns, bergantíns-goleta e pailebotes “torrevejenses” e galegos, que debían afrontar tanto as deficientes condicións daquela desprotexida enseada levantina, como a difícil singradura do Estreito de Gibraltar e da costa portuguesa,



11. *Galicia Nueva*, 5/5/20.

12. González Probados, Manuel: *Crise económica, Movimento Obrero e Socialismo na Galiza republicana (1931-1936)*. Tese de doutoramento inédita, Universidade de Santiago, 1988.

13. Abuín, M.: *op. cit.* 1993.

14. No ano 1835 xa se rexistra a entrada de 10 pailebotes no porto de Bueu. (Massó, José María. *Barcos en Galicia. De la prehistoria hasta hoy y del Miño al Finisterre*. Pontevedra: Diputación de Pontevedra, 1982.)

15. Ver listado de entrada de buques en Bueu correspondente a febreiro de 1846, onde figura o “pailevot Anita”, comandado por Matías Domenech, cun cargamento de sal procedente de Torrevejea, in Sánchez Cidrás, Arturo, Cerviño Meira, Xosé Manuel, Fernández Aldegunde, Xosé Luís: *A industria da pesca salgada. Os portos de Bueu e Beluso*. Santiago: Consellería de Pesca, 1998.





Pailebote varado en Ortigueira. 1935

azoutada por todos os ventos e todas as mareiras sen portos onde se abrigar, a non ser Cascais ou Peniche¹⁶.

A partir de entón, a silueta dos pailebotes resultou familiar nas Rías a carón dos vedraios pataches e bergantíns, que xa navegaban por augas galegas no tempo anterior ao século XVIII. E tamén dende aquela, as súas fasquías foron habituais nos alboios dos carpinteiros de ribeira de Cabana, na foz do Allóns; do Freixo, A Bogalleira, Anido, A Gardiña, As Abruñeiras, Broñas e A Barquiña, na Ría de Muros e Noia¹⁷; de San Cibrao, na Mariña lucense¹⁸; de Portochao, perto de Viveiro; de Maniños, na ría ferrolá; da Pasaxe de Camposancos, ao pé do facho de Santa Tegra....., que deron en construír pailebotes para navieiros de Corme, Cedeira, Viveiro, San Cibrao, Noia, Muros ou o propio Camposancos. Nestes catro derradeiros portos, por exemplo, casas navieiras e propietarios tan coñecidos como os Cucurny, Barcia, Romaní ou Candeira, respectivamente, incluíron dende o derradeiro terzo do século XIX ate ben entrada a pasada centuria pailebotes nas súas flotas.

Para evocar aqueles veleiros lanzais que, procedentes do Mediterráneo ou con proa aos portos do Cantábrico, enfeitizaban as nosas costas alá pola alborada do século pasado, qué mellor que deixar falar ao propio Avilés

de Taramancos describindo a súa entrada na Ría de Noia: “Os veleiros chegaban do sur cargados de sal, de viño, de aceite, de laranxas e traían un perfume mediterráneo, un aire de aventura irrepitíbel, unha canción nova que se aprendía de contado nas tabernas da vila....Balandros, goletas, pícholas, pailebotes de proa afiada que viñan varar nas ribeiras de Noia a invernarse, a reparar fondos nos estaleiros de A Barquiña. E deixaban na ría o aroma do gali-pote, da brea, da pintura fresca. Os rapaces coñecíamolos coma se certamente foran nosos, e debuxábamolos nas libretas da escola a súa liña fermosa con ondas e gaivotas, pondo sempre o seu nome no costado de popa: Consuelo María, Maniños, Pepito Hermoso, Lealtad, Nova Flor do Barqueiro, Olga¹⁹”.

Mercé a un interesante estudo publicado hai poucos anos²⁰, coñecemos as características de moitas daquelas embarcacións que admirou Avilés dende o casal encostado de Taramancos. Velaí o “Consuelo María”, pailebote de 160 toneladas e case 24 metros de eslora, construído no transcurso do ano 1919 na Bogalleira para seis armadores noieses pola módica cifra de 68.000 pesetas. Patroneado por Manuel Santamaría “Pexego” ao mando de catro ou cinco homes e un “cho”, o barco realizou nos seus 37 anos de labor numerosos fretes a Cádiz e ao Levante, levando madeira en táboa fina e traendo de volta sal e tella plana alacantina, ata que naufragou en 1956 nunha singradura a Puerto del Rosario, nas Illas Canarias. Mesmo aquel veleiro contou co galano dunha cantiga inventada por un seu mariñeiro:

*¿Qué barquito será aquel que viene del mar afuera?
Es el Consuelo María, cargadito de madera
Al salir de Cádiz al palo mayor subí
para aferrar la escandalosa por ver si te veía a ti”.*

Xustamente, a tarefa de cargar ou aferrar as velas escandalosas era unha das máis arrenegadas polos mariñeiros, que debían gabear polo pao arriba; o devandito, aconsellou a máis dun armador de pailebotes prescindir daquelas velas

16. Sala Anierte, Francisco: “Torrevieja y Galicia unidas por el mar” in *XIV Congreso Nacional de Cronistas Oficiales. Ponencias y Comunicaciones*, Concello de Betanzos, 1987.

17. Na beiramar do Concello de Outes, construíronse medio centenar de pailebotes entre 1890 e 1922. Ver, García Suárez, Xoán Francisco: *A carpintería de ribeira e os estaleiros no Concello de Outes*, Noia: Toxosoutos, 2008.

18. O pailebote “Electra del Masma”, foi construído na Espiñeira no ano 1850. Logo de máis de 70 anos de navegación, embarrancou na entrada de Ribadeo dándose por perdido. Ver Pardo Gómez, Fernando: *La navegación a vela en la Mariña lucense*, Lugo: Edición propia, 2002.

19. Avilés de Taramancos, Antón: *Nova Crónica das Indias*, Vigo: Ir Indo, 1989.

20. Hermo Insua, José Luís: *Historia de la Vela en Noia*, Noia: Edición propia, 2004.





e dos “masteleros” para facilitar a manobra: entón dicíase que era un pailebote “abalandrado”. E xa que falamos das tripulacións, cómpre que fagamos mención ás múltiples penalidades que debían aturar, sempre pendentes da carestía de fretes, pois eles cobraban á parte²¹, das espaciadas singraduras encirradas polo mal tempo e a fame derivada da falla de provisións, e, obviamente, dos naufraxios, que de xeito fatal hoxe ou mañá remataban coa vida das embarcacións e, ás veces, dos seus tripulantes.

A idade de ouro dos pailebotes

Alá polos anos vinte do século pasado, os informes oficiais recoñecían que o negocio navieiro e a construción naval foran as actividades máis beneficiadas pola I Guerra Mundial e as súas consecuencias. Como xa quedou dito, o desmedido aumento do prezo dos fretes e a masiva venda de vapores (mesmo os de pesca) e veleiros a especuladores, que logo os exportaban aos países contendentes, devolveu un esplendor fuxidío á vela de traballo e, como resultante, á grande construción en madeira case que esquecida. Comentaba a revista viguesa “Vida Gallega” correspondente ao 25 de xuño de 1918:

“...Aquí se construye pensando en las...mil doscientas pesetas por tonelada que ofrecen en la Bolsa de Bilbao. Comentando estas cotizaciones...se reúnen al pié de las cuadernas, los hombres de negocio de cada puertecito. A veces llega al corro una oferta: ¡Cuarenta mil duros por ese barco!’. El naviero la desdeña. Su brick o su pailebot tienen 300 Tns. Han de valer mucho más...”²².

Daquela, entre 1917 e 1920, “Vida Gallega” daba conta da euforia dunha morea de improvisados navieiros, que acreditaban chegado o “momento marítimo de España”. Segundo a publicación, á altura de maio de 1918 douscentos buques estaban en gradas, entre eles os maiores veleiros construídos nunca nas praias da beiramar comprendida entre Ribadeo e A Guarda. Nesa morea de cascos e mastros, o tipo de embarcación máis habitual nos improvisa-

dos pendellos que invadiron as praias do país semella ter sido o pailebote, moi valorado polos armadores debido á economía de medios derivada da simplicidade do seu aparello. Reparemos, por exemplo, nas robustas 240 Tns. do “Compostelano II”, pailebote dos hoteleiros de Santiago Srs. Mosquera e Carballo²³ botado en setembro de 1918 nos obradoiros muradáns da Gardiña, ou nas imponentes 700 TRB do pailebote “Celso Candeira”, de catro paos e construído no ano 1920 para o devandito madeireiro Constantino Candeira nos estaleiros de Camposancos, que tamén eran da súa propiedade. Tampouco quedaba atrás a empresa “Marítima Suárez”, dedicada nun primeiro intre ao comercio con sal e carbón nos portos de Vigo, Marín e Vilagarcía e que, no remate da Grande Guerra, apostou pola construción nada menos que de catro grandes pailebotes de entre 400 e 500 toneladas para a navegación de altura, aínda que tan só puido botar en Marín no mes de marzo do ano 1919 o denominado “Vicente Suárez”²⁴, antes de dar en creba. Tamén por aqueles días da posguerra europea, no verán de 1920, botouse ao mar o paileboto-goleta de tres paos “América”, o de maior envergadura que se lembraba na Ría de Muros e Noia: superaba os trinta e nove metros de eslora e tiña máis de nove metros de manga e case que cinco de puntal. Fíxose no lugar de Maris (Outes) baixo as ordes do carpinteiro Manuel Domín-



O *María de las Nieves*, nunha imaxe restaurada por Manuel Lestón Lado

21. No porto de San Cibrao os beneficios das viaxes distribuíanse un 54% para os compañeiros e un 46% para os armadores. Pardo Gómez, F.: *op. cit.*

22. Pereira, D.: *Foulas e Ronseis*, Santiago: Positivas, 2005.

23. En realidade, estes dous armadores tiñan por xunto o 65% do capital, repartíndose o restante entre dez socios radicados en Noia. O barco fora construído polo carpinteiro de ribeira Juan Malvárez Baamonde e navegou moitos anos entre o Cantábrico e o Mediterráneo ata que foi motorizado e adquirido por unha navieira barcelonesa, correndo o ano 1954; ver Hermo Insua, J.L.: *op. cit.* No libro antedito, dáse conta dunha singradura entre Baiona-Sevilla-Gandía-Cartagena-Huelva-Cádiz-Ribeira, que durou entre o 15 de febreiro de 1927 ate o 25 de maio do ano devandito, ben ilustrativa dos perigos e dos traballos que vivían os mariñeiros da cabotaxe.

24. *Vida Gallega*, Vigo, nº 121, 10/2/1919 e nº 122, 15/3/1919.





Manoel Antonio, co resto da tripulación do *Constantino Candeira*

guez Lestón, e por algún tempo alternou as viaxes ás Canarias, ao Cantábrico e ao Mediterráneo coas travesías oceánicas a Cuba, onde finou aos poucos²⁵.

Foi neste tempo, correndo o verán do ano 1918²⁶, cando o que hoxe coñecemos como “José Miguel Masiques” iniciou a súa andaina. Mercé ao bo facer do Grupo de Cultura Mariñeira da Asociación Cultural “O Xeito” de Esteiro, animador do interesante blog “Singradura da Relinga”, hoxe sabemos con toda certeza que o barco armouse na carpintería de

ribeira de Gumersindo Romero Lago “O Carabeiro”, emprazada na Ribeira de Solleiros, en pleno Esteiro. Para facer a preceptiva solicitude de construción ás autoridades de mariña, o devandito carpinteiro contou coa axuda do seu colega Manuel Domínguez Lestón, que tiña pendello aberto na praia de Broñas, xusto no linde entre os concellos de Noia e Outes. E se cadra por iso, Domínguez Lestón ficou “administrativamente” como construtor do navío; de aí que Hermo Insua lle atribúa, erroneamente, a súa autoría. Daquela, o pailebote de tres paos levou na amura o rótulo de “María de las Nieves” e tiña de eslora 27,09 mts., de manga 7,01 mts. e de puntal 3,08 mts., desprazando case que 128 toneladas de rexistro neto²⁷. Noutroora, as botaduras dos veleiros eran consideradas un acto social de primeira orde, que reclamaba a atención non só dos veciños senón de xentes chegadas *ex-professo* para o acontecemento. E iso debeu pasar co “bota-abaixo” do “María de las Nieves”, acontecido no mes de agosto de 1918 contando coa asistencia de numerosa veciñanza, nutrida banda de música e dun feixe de excursionistas que acompañaron ao armador Domingo López nun ómnibus dende Compostela. Ao seu paso por Noia, os convidados puideron admirar a maiores ao “Arroutado”, outro fermoso pailebote de tres paos listo para o seu bautizo de mar no Guindaste, mesmo fronte á igrexa de San Martiño. Xa en Esteiro e co barco enfeitado con bandeirolas, houbo botadura solemne, onde non faltaron botella de champagne, discursos da madriña, do armador e do carpinteiro, benzón do párroco e foguetes a esgalla. Para rematar, festón de “enxebres” e foto colectiva no humilde pendello levantado na praia, arrodeados os visitantes dun nubeiro de rapazas do lugar vestidas de branco e protexidas polos seus quitasoles²⁸.

Deste xeito escomezou o “Nieves” un derroteiro que ate 1941 o levou a transportar a arxila das barreiras de Dena e os piñeiros de Noia ate os portos levantinos e

25. García Suárez, X. F.: *op. cit.*

26. Tomamos a data do rol do barco e do traballo de Enric García Domingo “La casa Masiques (1890-2005). Apunts per a una història d’empresa”, publicado en *Drassana, Revista del Museu Marítim de Barcelona*, decembro de 2005; sen embargo, Hermo Insua, de quen recolleamos as informacións relativas á construción do barco, refírese a 1919 como o ano no que tivo lugar a súa botadura. Hermo Insua, J.L.: *op.cit.*

27. Se ben con pequenas diferenzas, os datos do rol e os aportados por Hermo Insua coinciden basicamente (agás na eslora, pois o rol apunta na actualidade 26,45 mts. e o autor devandito incrementa as medidas ate 27,09 mts.), e o mesmo acontece co traballo de Enric García Domingo, que dimensiona o barco en 26,45 mts. de eslora, 7,07 mts. de manga e 3,20 mts. de puntal

28. Vida Gallega, nº 114, 25/9/1918.





do Cantábrico, de onde retornaba con cargamentos de sal de Torrevieja e carbón asturiano²⁹. A partir daquel ano, o pailebote vendeuse, primeiro a uns armadores de Vigo, e logo, en 1946, á casa navieira barcelonesa Masiques, que o transformou en motoveleiro mudándolle o nome polo de “José Miguel Masiques”.

Singraduras dun pailebote fora do común: o “Constantino Candeira”

*“Pendurando en dous puntos cardinais
a randeira esguía
do pailebote branco
Coas súas mans loiras
acenan mil adeuses as estrelas”*

(“Intencións”, *De Catro a Catro*, Manoel Antonio)

Logo dos anos de fartura, o trasfego de cabotaxe afondou a súa crise mediada a terceira década do século pasado: o desenvolvemento dos transportes

por estrada, a caída do comercio internacional derivada do “crack” de 1929 e a redución dos fretes de madeira en táboa fina, afectados pola merma das exportacións fruteiras do Levante, foron algunhas das causas. Como xa se apuntou, tan só os adañeirados madeireiros e construtores navais Matías e Constantino Candeira, instalados na Pasaxe de Camposancos, teimaron nas angueiras transoceánicas, de maneira que os seus catro pailebotes continuaron a facer de xeito ocasional ate o devalo dos anos 20 a carreira de Cuba, para comerciar con madeiras caribeñas. Nun deles, o “Constantino Candeira”, habitual nas travesías entre a perigosa foz do Miño e os portos de Gandía, Santa Pola, Torrevieja, Cádiz, Sanlúcar ou os do Cantábrico, fixo Manoel Antonio os seus primeiros días de mar como piloto agregado, correndo o ano 1926.

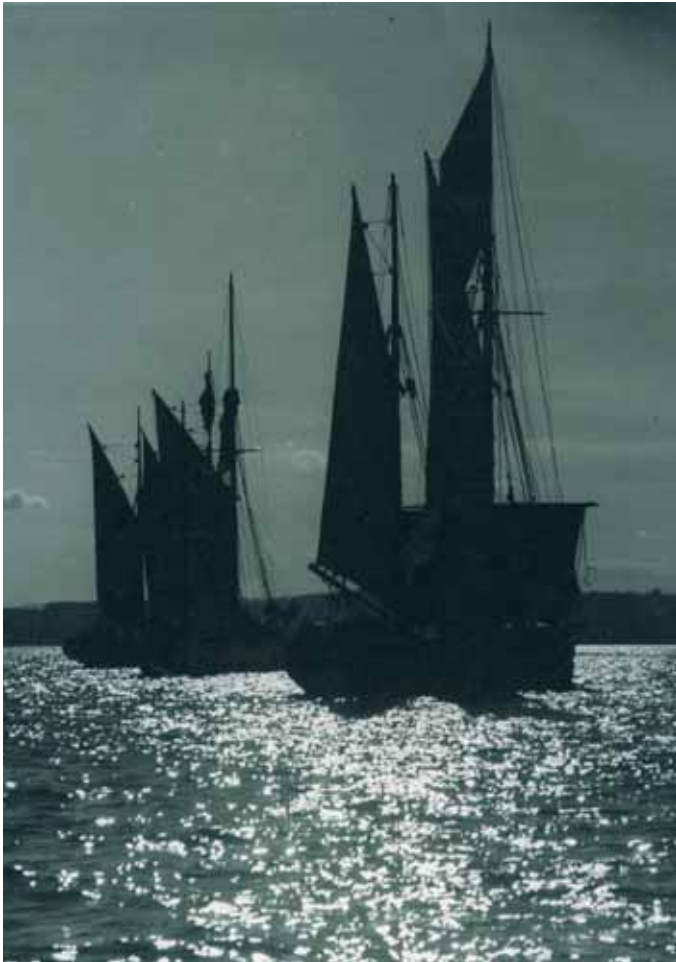
“O pailebote branco” do poeta rianxeiro era un magnífico veleiro de tres paos e 300 toneladas de desprazamento, botado de xeito multitudinario contra



O Constantino Candeira en 1915

29. Herno Insua, J.L.: *op. cit.*





1915 nos propios estaleiros dos Candeira. Capitaneado dende 1922 polo fillo de José Lustres, Augusto, naquelas viaxes con madeira e conservas nas idas e sal de Torre Vieja ou cemento de Tolosa nos retornos, aboiou en gardas de catro horas e recaladas sen tempo o poemario De Catro a Catro, un inmortal caderno de a bordo paralelo ao do Capitán Lustres; a este, precisamente, foille dedicado o libro polo autor “en lembranza das navegacións feitas á par”³⁰.

Velaí a primeira singradura da travesía Camposancos-Castellón, realizada entre o 7 e o 20 de decembro de 1922, segundo o Diario de Navegación do “Constantino” asinado, cunha poética sobriedade, por Lustres fillo:

“Con 31.120 paquetes de madeira y bajo cubierta a bordo, peso 343 tons. con destino al pto. de Castellón, calando el barco 13’ y 11 1/4 a proa y popa

respectivamente, 10 tripulantes en total y en regla la documentación, en la marea de 4h.30m. con el vapor “María” por la proa y el práctico a su bordo fuimos para fuera, desembocando el río sin novedad y largando el remolque a las 5h. con aparejo suficiente izado.

Gobernamos a zafar un poco de la costa y anocheciendo, cuando demoran Sta. Tecla al N 46° E/r y la farola de Montedor al S 54° E/r arrumbo al SSW con el viento flojo al ENE, despejados cielo y círculo, mar bella y todo el aparejo largo.

En el curso de la noche fué el viento más de tierra. Amaneció y continúa en un todo igual, transcurriendo la mañana y situándome a 39°-40’ de latitud y 9°-51’ de longitud, sin que ocurra nada digno de mención”.

Precisamente á altura do porto de Castellón e durante a Guerra Civil española, a embarcación e os seus tripulantes ían vivir un episodio angustiante. O “Constantino”, transformado en motoveleiro, xa non pertencía daquela aos seus armadores primixenios e realizaba viaxes por un Mediterráneo inzado de barcos e avións franquistas, que non dubidaban en atacar aqueles indefensos navíos de cabotaxe que, para maior seguridade, realizaban as súas singraduras de día e moi perto da costa. Nunha delas, cando navegaba de Barcelona a Valencia, o pailebote foi bombardeado e ametrallado por dous aparatos facciosos, salvándose “in extremis” pola proximidade do porto



O pailebote *Nieves* no porto de Mugarlos

30. Pereira, D.: *op.cit.*



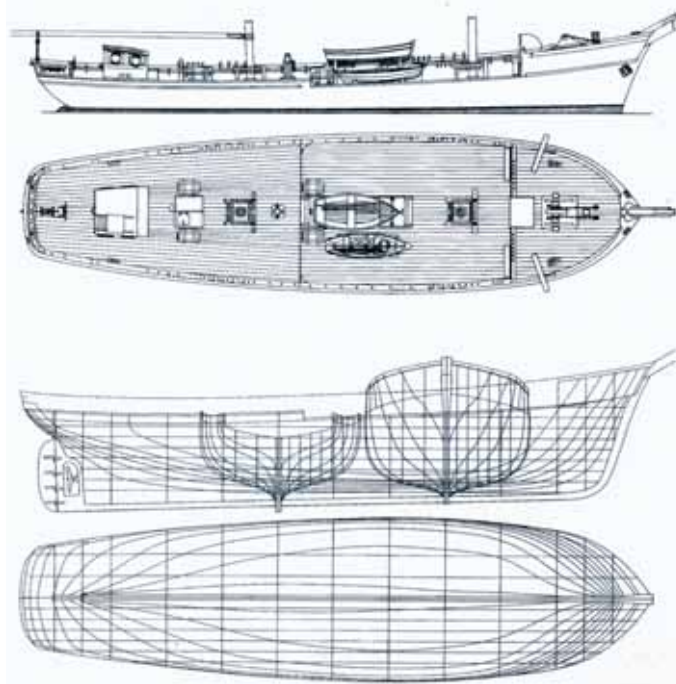


de Burriana³¹. Alí perdemos a pista daquel pailebote lanzal, de fondo significado na cultura contemporánea do noso país.

Coda

Os derradeiros pailebotes aos que se incorporou motores de explosión deixaron de navegar nos anos 60 do século XX, non sen antes venderse na posguerra española moitos deles para o Mediterráneo, onde coñeceron unha fuxidía recuperación coa miserenta autarquía dos primeiros tempos do réxime franquista, debido á carestía de carburante.

Este foi o caso do “José Miguel Masiques”, quen tras unha delongada singradura de traballo naquelas costas, foi vendido inicialmente no ano 1972 á Sociedade Codaste S.A. e dous anos máis tarde ao daquela alcalde de Madrid, Juan de Arespachoga y Felipe, para rematar ate hai poucos anos nas Illas Canarias coa fasquía moi deturpada, facendo roteiros turísticos baixo a súa derradeira e conradiana denominación de “Nóstromo”³². Ogallá que a súa aínda non rematada recuperación no Grove poida servir de estímulo para unha renovada actualidade dos pailebotes na Galiza, xa que é un tipo de embarcación que pode adoptar nun futuro novas funcionalidades vencelladas á di-



Planos do *María Assumpta*

vulgación cultural e ambiental, xogando, asemade, un papel relevante como referente institucional en todo tipo de campañas de imaxe. Neste caso, poderemos apreciar outravolta aquelas mariñeiras fasquías que, segundo o sentir de Manoel Antonio, acenaban *no vento as súas velas / como ese pano das despedidas*.



31. Huertas Morión, José: *Los Motoveleros: El final de una época*, Alicante: Ayuntamiento de Torrevieja, 1992. O autor formaba parte da tripulación do “Constantino Candeira” cando aconteceu o episodio en cuestión.

32. García Domingo, E.: *op. cit.*

