

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

*“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 pouco, a adquisición dun vello veleiro de regulares dimensións por parte de Acquavisión/Galicia, empresa radicada en O Grove e adicada 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 tráfego 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 “José Miguel Masiques”. Logo falaremos un chisco da súa singradura vital, agora compre saber algo máis deste tipo de embarcación.

### **Do “pilot’s boat” ao pailebote**

No ámbito do Mediterráneo o término “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; ademáis, nas partes superiores dos paos (os “masteleros”) levaban, adoito, unhas pequenas velas chamadas “escandalosas”, ou mesmo cargaban no trinquete dous ou tres gavias de feitura cadrada ou rectangular.

Completaban o aparello os foques, que son unhas velas triangulares situadas a proa. No Mediterráneo, os máis correntes foron os pailebotes de dous ou tres paos, feitos de dúas pezas; non obstante, nos EEUU construíronse pailebotes de ata sete paos.

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. Ademáis, 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, que levaran 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 se converteron nos barcos típicos do cabotaxe entre o Golfo de León, as Illas Baleares e a costa catalana ou levantina.

Adoptados polo mundo mediterráneo no transcurso do século XIX, os primeiros pailebotes foron maiormente antigos bergantíns, polacras ou corvetas de velas cadras, aparelados de novo como goletas para facer máis sinxelo o seu manexo e reducir a tripulación. Logo, as carpinterías de ribeira catalanas, 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 Iª Guerra Mundial e inmediatamente posteriores, debido á grande demanda de navíos polos países contendentes. En torno á década dos anos 30 do século pasado, moitos deles incorporarán motores de explosión conservando do aparello tan só os paos, sobrevivindo ate os anos 60 como transporte económico de mercaderías baratas como laranxas, sal, cemento, etc. entre as Baleares e a Península. Hoxe, dunha numerosa 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 lonxano<sup>1</sup>.

### **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 raíces<sup>2</sup>. Construído en 1858 na vila barcelonesa de Badalona, o veleiro pertenceu entre 1878 e 1917 a diversos armadores galegos<sup>3</sup>. E, polo que sabemos, debeu ser un dos últimos barcos a vela que fixo dende portos galegos a carreira do Caribe, levando conservas e sal e voltando con madeira. Cando atravesou por vez primeira as augas da Arousa, as fragatas e corvetas de gran porte armados para singraduras transoceánicas polos fabricantes de Muros e A Pobra, remataban unha delongada andaina<sup>4</sup>. 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 cara os peiraos ingleses. Nestes mesteres coincidiron a mediados do século XIX coas súas irmás das matrículas de Ferrol, Coruña e Ribadeo<sup>5</sup>. 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 fontes de acumulación de capital precisas para competir coas modernas técnicas de

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> "Le Chasse Marée", Douarnenez, nº 81, Xuño 1994.

<sup>4</sup> Romaní, Arturo. "As novas tecnoloxías na industria salgadeira". Pontevedra: Unipro Editorial, 1991.

<sup>5</sup> 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. "Arxentina: Destino da emigración española e galega no século XIX e primeira década do XX". Pontevedra: Unipro Editorial, 1993.

navegación, abandonaron o negocio ou ben convertéronse en consignatarios das casas estranxeiras<sup>6</sup>.

A comezos do século XX, os navíos de gran 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 en Gales e Asturias e ferro e cemento no País Vasco. Asemade, embarcacións máis lixeiras como os pataches, balandros, quechemaríns e galeóns atendían un trasfego intenso co porto de Vigo, bo cliente das conservas e salgazóns producidas nas fábricas da ría e, ao tempo, distribuidor de productos alimenticios (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 arousáns. Estas, xunto coas fábricas de salga, conserva e os serradoiros, aprovisionábanse por medio dun enxame de pequenos galeóns, compañeiros inseparables do acontecer social arousán nas súas diversas tonalidades.

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 periodista 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 madeiras tropicais do Caribe, coas que despois traficaba. Daquela, o remate da Iª Guerra Mundial dera ao traste coa euforia constructora de barcos de vela, que viñan suplir os numerosos mercantes vendidos aos países contendentes; posteriormente, a competencia dos vapores europeos nun contexto de crise económica, retirou inmediata e definitivamente da

---

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

circulación a fachendosos bergantíns de máis de mil toneladas destinados ás travesías transoceánicas, como aquel bautizado prosaicamente "Astilleros de Arosa", o maior construído nunca en Vilagarcía e que levaba como mascarón un Neptuno saído das mans de todo un Mariano Benlliure<sup>7</sup>. 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-Montevideo<sup>8</sup>. 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 vapores<sup>9</sup>.

En resumo, no devalo dos anos vinte do século pasado, a penas se podía falar de navieiras galegas. A maioría eran pequenas empresas familiares adicadas ao 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, e que contaba na segunda década do século con preto de 50 bricbarcas, corvetas, quechemaríns, bergantíns e pailebotes, comprendidos entre 70 e 500 Tns.<sup>10</sup>. Fora do común eran, a parte do propio Candeira, que ademáis 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 portos da India e Australia<sup>11</sup>; o potentado coruñés Dionísio Tejero, armador de catro vapores empregados no

---

<sup>7</sup> "Galicia Nueva", Vilagarcía, 16/9/20.

<sup>8</sup> "Vida Gallega", Vigo, Agosto 1919.

<sup>9</sup> 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.

<sup>10</sup> Mörling, Staffan. "*As embarcacións tradicionais de Galicia*". Santiago: Consellería de Pesca, 1989.

<sup>11</sup> "Galicia Nueva", 5/5/20.

comercio con Franza e Portugal, e a "Naviera Viñas Aranda y Cía" vencellada á casa de banca viguesa de igual denominación<sup>12</sup>.

Neste intre víviuse, pois, o tránsito inexorable da vela de traballo á propulsión mecánica, nun contexto de extremada debilidade das empresas navieiras do noso país. Substitución acelerada cando, dende comezos de século, os famosos "Montes" 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 no pequeno cabotaxe e no transporte de ría. Aínda así, no ano 1924 a metade dos barcos mercantes que recalaron en Vilagarcía navegaban coa forza do vento<sup>13</sup>, 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 comportabase ben nas empopadas e coa navegación a un largo. Deste xeito, a fins do primeiro tercio do século XIX xa temos novas da

---

<sup>12</sup> González Probados, Manuel. *"Crise económica, Movemento Obreiro e Socialismo na Galiza republicana (1931-1936)"*. Tese de doutoramento inédita, Universidade de Santiago, 1988.

<sup>13</sup> Abuín, M. op. cit. 1993.

presenza de pailebotes nos portos de Bueu<sup>14</sup> e Ribadeo e, mesmo, do transporte de sal neste tipo de embarcación dende o porto alicantino de Torreveja ate aquela vila das Rías Baixas<sup>15</sup>: 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, azoutada por todos os ventos e todas as mareiras sen portos onde se abrigan, a non ser Cascais ou Peniche<sup>16</sup>.

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 e A Barquiña, na Ría de Muros e Noia; de San Cibrao, na Mariña lucense<sup>17</sup>; 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 tercio do século XIX ate ben entrada a pasada centuria pailebotes nas súas flotas.

---

<sup>14</sup> 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.

<sup>15</sup> 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 Torreveja, 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.

<sup>16</sup> Sala Anierte, Francisco. “Torreveja y Galicia unidas por el mar” in XIV Congreso Nacional de Cronistas Oficiales. Ponencias y Comunicaciones, Concello de Betanzos, 1987.

<sup>17</sup> 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.

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 irrepetíbel, 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 galipote, da brea, da pintura fresca. Os rapaces coñecíamolos coma se certamente foran nosos, e debuxábamlos 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, Olga”*<sup>18</sup>.

Mercé a un interesante estudio publicado hai pouco<sup>19</sup>, 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 cáseque 24 metros de eslora, construído no transcurso do ano 1919 na Bogalleira para seis armadores noieses pola módica cifra de 68.000 pts. 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 o Levante, levando madeira en taboa fina e traendo de volta sal e tella plana alicantina, 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:

*“¿Que 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 tí”.*

---

<sup>18</sup> Avilés de Taramancos, Antón. *“Nova Crónica das Indias”*, Vigo: Ir Indo, 1989.

<sup>19</sup> Hermo Insua, José Luis. *“Historia de la Vela en Noia”*, Noia: Edición propia, 2004.

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 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 parte<sup>20</sup>, 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 Iª 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 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....*”<sup>21</sup>.

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 revista, á altura de maio de 1918, douscentos buques estaban en gradas, entre eles os maiores veleiros construídos nunca

---

<sup>20</sup> 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.

<sup>21</sup> Pereira, D. “*Foules e Ronseis*”, Santiago: Positivas, 2005.

nas praias da beiramar comprendida entre Ribadeo e A Guarda. Nesa morea de cascos e mastros, o tipo de embarcación máis habitual nos improvisados 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. Fixémonos, por exemplo, nas robustas 240 Tns. do “Compostelano II”, pailebote dos hoteleiros de Santiago Srs. Mosquera e Carballo<sup>22</sup>, botado en 1919 nos obradoiros 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”, adicada 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”<sup>23</sup>, antes de dar en creba.

Foi neste tempo, correndo o ano 1918<sup>24</sup>, cando o que hoxe coñecemos como “José Miguel Masiques”, armouse na carpintería de ribeira de Manuel Domínguez Lestón situada en Broñas, xusto no linde entre os Concellos de Noia e Outes. Daquela, o pailebote de tres paos levou na amura o rótulo de “Nieves” e tiña de eslora 27,09 mts., de manga 7,01 mts. e de puntal 3,08 mts.,

---

<sup>22</sup> 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 do cabotaxe.

<sup>23</sup> “Vida Gallega”, Vigo, nº 121, 10/2/1919 e nº 122, 15/3/1919.

<sup>24</sup> 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 recolleemos 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.

desprazando case que 128 toneladas de rexistro neto<sup>25</sup>. Na súa primeira andaina, os armadores do veleiro foron o propio constructor do barco, Manuel Domínguez Lestón, Primitivo Trigo Pardiñas e outros, iniciando o “Nieves” un derroteiro que, ate 1941, levoulle a transportar a arxila das barreiras de Dena e os piñeiros de Noia, ate os portos levantinos e do Cantábrico, de onde retornaba con cargamentos de sal de Torrevieja e carbón asturiano<sup>26</sup>. A partir de 1941, o pailebote vendeuse, primeiro a uns armadores de Vigo, e logo, no ano 1946, á casa navieira barcelonesa Masiques, que transformóuno en motoveleiro mudándolle o nome polo de “José Miguel Masiques”.

Noutrora, 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-profeso” para o acontecemento. Velaí o “bota-abaixo” do pailebote “María de las Nieves”, acontecido en Esteiro no mes de agosto de 1918 contando coa asistencia de numerosa veciñanza 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 quitasoles<sup>27</sup>.

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

---

<sup>25</sup> Se ben con pequenas diferencias, os datos do rol e os aportados por Hermo Insua coinciden básicamente (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.

<sup>26</sup> Hermo Insua, J.L., op. cit.

<sup>27</sup> “Vida Gallega”, nº 114, 25/9/1918.

*“Pendurando en dous puntos cardinais  
a randeeira 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 taboa fina, afectados pola merma das exportacións fruteiras do Levante, foron algunhas das causas. Como xa se apuntou, tan só os adiñeirados madeireiros e constructores 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 tropicais. Nun deles, o “Constantino Candeira”, habitual nas travesías entre a perigosa foz do Miño e os portos de Gandía, Santa Pola, Torre Vieja, 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 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”*<sup>28</sup>.

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:

---

<sup>28</sup> Pereira, D. op.cit.

*“Con 31.120 paquetes de madera y bajo cubierta abordo, peso 343 tons. con destino al pto. de Castellón, calando el barco 13´ y 11<sup>1/4</sup> 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 46º E/r y la farola de Montedor al S 54º 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 mas de tierra. Amaneció y continúa en un todo igual, transcurriendo la mañana y situándome a 39º-40´ de latitud y 9º-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 angustioso. 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 de Burriana<sup>29</sup>. 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

---

<sup>29</sup> Huertas Morián, 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.

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 Sociedad Codaste S.A. e dous anos máis tarde ao daquela alcalde de Madrid, Juan de Arespachoga y Felipe, para rematar ate hai poucos meses nas Illas Canarias coa fasquía moi deturpada, facendo roteiros turísticos baixo a súa derradeira denominación de “Nóstromo”<sup>30</sup>. Hoxendía, cos seus chamativos 27 metros de eslora sulcando as augas da Ría de Arousa mercé aos esforzos da firma Acquavisión/Galicia, o pailebote “Nieves-José Miguel Masiques” pode se converter nun referente para o turismo marítimo respectuoso coa cultura e co patrimonio do mundo do mar, sempre e cando a futura rehabilitación se realice con rigor e con vocación de autenticidade.

Deste xeito, se a teima chega a bo porto, poderemos aprezar outravolta aquelas mariñeiras fasquías que, segundo o sentir de Manoel Antonio, acenaban *no vento as súas velas / como ese pano das despedidas*.

---

<sup>30</sup> García Domingo, E., op. cit.