

Cangas, 1860: Las embarcaciones de pesca

José Moreira Pumar

*Na ría de Vigo non se pode entrar
Con tanto xeiteiro que vai paro mar*
(canción popular)

La gran riqueza y variedad piscícola de nuestra costa, origen y desarrollo de la villa, determinó que los pescadores gallegos no precisaran de embarcaciones de gran tamaño con que faenar en caladeros lejos de la costa. De ahí que nuestro litoral se viese plagado de sencillas embarcaciones de distintos formatos y tamaños hasta el siglo XX conocidas como, balandra, balandro, falucho, laúd, galeón, trainera, lancha xeiteira, chinchorro, bote, dorna y chalana.

Sin embargo, para conocer la diversidad de embarcaciones existentes en nuestra villa, fue necesario acudir a los papeles notariales de Cangas del último tercio del siglo XIX. Su lectura nos proporcionó una diversidad de embarcaciones sólo a chalanas, faluchos, galeones, botes y lanchas, predominando las dos últimas nombradas.

Hasta la primera mitad del siglo XIX, apenas hay reflejo notarial de estas embarcaciones de pesca probablemente a que no existiese un severo control ejercido por las autoridades de Marina. Los pocos casos hallados en la primera centuria del siglo, las escrituras notariales se limitaban sólo a dar fe de la compra-venta sin señalar a penas otras características de la embarcación y, en otras ocasiones, su tamaño se refleja por "por cuartas", sabiendo que una cuarta depende del tamaño mano entre 20-25cm de longitud, de ahí, que las medias sean siempre a "grosso modo".

La embarcación denominada "gamela", tan citada actualmente por los pescadores de la villa, no aparece en ninguno de los documentos que hemos manejado, parece ser que este término de gamela es empleado únicamente por los pescadores de la Ría de Vigo y equivaldría a lo que designamos como "bote".

Características

Galeones, botes y lanchas eran impulsadas por velas y remos. Teniendo en cuenta los documentos, destacan por su mayor tamaño, las lanchas que oscilaban de los 7 a 10m de eslora; el galeón, a partir de los 11m. En cuanto a su dotación, las lanchas solían llevar de 4 a 5 remos por costado lo que viene a señalar un total de 8 a 10 hombres por embarcación. Las traineras o traíñas podían llevar hasta 10 hombres por banda.

En esta segunda mitad de siglo, la necesidad de construir nuevas embarcaciones, refleja una nueva realidad. Los nuevos propietarios debían pedir permiso a través de instancia dirigida al Comandante de Marina con sede en Vigo. El carpintero de ribera acreditaba siempre que los materiales a emplear serán siempre "el roble y el pino del país". Debía declarar al mismo tiempo, el importe de la embarcación, así como la playa o astillero donde será construida.

Finalizada la embarcación, la autorización para navegar la otorgaba la Autoridad de Marina. El nuevo dueño se presentaba ante las oficinas de la Ayudantía con las certificaciones del carpintero de ribera y el informe otorgado por el técnico o perito arqueador quien acreditaba oficialmente las medidas y características de la embarcación. De ese modo, quedaba registrada con número, en un folio y se le asignaba un nombre. En este período aparece por vez primera el término "arqueo" y las nuevas medidas empleadas, eran el pie, la pulgada, el metro y la tonelada.

Arqueo

Se conoce por arqueo la capacidad o tonelaje de las embarcaciones. Para las embarcaciones de la costa levantina, contamos con los siguientes datos: La goleta solía tener capacidad en torno a las 50 toneladas; la balandra, 60 y 25 el balandro. En menor arqueo o capacidad estaban el galeón con 8 y la trainera con 5; el bote tenía 2 y la chalana con 1Tm. Si las comparamos con las embarcaciones de Cangas, para este

mismo tipo de barco, nuestros peritos arqueadores, es decir, los técnicos oficiales, señalaban arqueos de mayor volumen, valores que oscilaban de 7, 9, 10 y 11Tm como podremos comprobar más adelante.

Su Construcción

Para construir estos pesqueros, nuestros maestros los carpinteros no precisaban astilleros especiales, sino que se hacían al aire libre en cualquier lugar o playa, incluso podía servir una huerta próxima al litoral. Precisaban estar bajo un sencillo cobertizo con cubierta de alquitrán. A estos astilleros, solían ponerles algún cierre lateral o bien cerrarlos totalmente de tablas que les protegiera de vientos o lluvias. Estos sencillos astilleros tenían como condición necesaria estar siempre próximo al mar para luego, poder botarla fácilmente al agua.

En cuanto a las maderas empleadas para su construcción, nuestros carpinteros de ribera, como antes apuntamos, dicen en sus contratos, emplear maderas de roble y pino siempre del país. Los datos nos vienen a confirmar que los modestos astilleros plagaban casi la totalidad de nuestras playas que configuran la costa como podremos comprobar en este artículo.

El carenado

El carenado consistía en limpiar y reparar la embarcación, faena que se hacía varando el barco en la playa; se quemaba el costado con un rozo (plantas verdes que arden muy bien) al mismo tiempo otro hombre va rascando la carena, una especie de gusanillo llamado broma. Una vez limpio el costado del barco, se calafateaba con piche, lo que se conoce popularmente como alquitrán, pues según los pescadores conserva muy bien la madera.

La riqueza de los documentos notariales nos proporciona una relación de carpinteros de ribera, los lugares donde se emplazaban los astilleros y a variedad de nombres con que se bautizaban las embarcaciones, casi siempre bajo la advocación de un santo protector, otros, más empleados de familiares femeninos o bien designando el de alguna virtud.

La playa es nuestra, dicen los de Moaña

Un ruidoso pleito vino a enfrentar los marineros de Moaña cuando en 1861, el gremio de Mareantes presenta querrela contra "fuerzas poderosas de aquella villa", representadas por el notario de Marín D. José Benito Rubiños y "sus ocultos sostenedores" que pretenden apoderarse de gran parte de la playa de Moaña llamada Seara. Los mareantes decididos a impedirlo, se dirigen a las autoridades de Marina en El Ferrol argumentado que las playas fueron de su uso y propiedad desde tiempo inmemorial, pues "en ellas desarrollan sus actividades los pescadores para la composición de sus redes de pesca, secarlas, atarlas, también varar las embarcaciones principalmente en invierno y en ella construimos las embarcaciones y todo ello de respetarse", alegan ante los jueces.

Dos destacados empresarios

D. José Bibiano Rodríguez es militar de profesión con el grado de Comandante del Ejército, en situación de retirado y resistente en el Pazo del Real (Moaña). Estaba casado con D^a. **Clara Méndez Núñez** (1831-1898) hermana del "Héroe del Callao". Aprovechamos para recordar la figura de D. **Casto Méndez Núñez**, señalaremos que regresaría del Pacífico en 1866, herido y enfermo, para fallecer en Pontevedra en 1869. Cinco años más tarde, su cadáver se trasladaría a la capilla-cementerio del Pazo del Real (Moaña). En 1883, sus restos son trasladados nuevamente al panteón de Marinos Ilustres de Cádiz. De ahí la importancia que queremos resaltar de la personalidad de este empresario D. Bibiano.

D. José Bibiano en junio de 1864, se convierte en propietario de tres embarcaciones de pesca: La primera de las lanchas llevaba por nombre **TOMASA** y fuera adquirida por venta hecha por la vecina de Cangas **Victoria Iglesias**, mujer viuda de 58 años por valor de 624 reales. La segunda de las lanchas se denominaba **AGENTE DESEADA** comprada a **José Camiña** de profesión calafate de 48 años, en precio de 740 reales. La tercera, se denominaba **OCIOSIDAD** y fuera adquirida al vecino de Moaña **José Veiga** de 56 años, marinero de profesión en la cantidad de 660 reales. Las tres Lanchas fueron escrituradas ante el notario de Cangas D. **Manuel Rodal**. Las tres embarcaciones son "Xeiteiras" dedicadas a la pesca de sardina.

El otro conocido empresario fue **D. Joaquín Graña Rodal** vecino de Cangas y oficio "propietario" (señala el documento), lo que viene a indicar, persona de economía acomodada. Tenía D. Joaquín tres lanchas en propiedad denominadas, la primera **MARTES**, la segunda **MARAVILLA** y la tercera **MELONERA**. Las tres estaban gestionadas por el patrón **José Benito Boubeta** quien, en 1866, se las cedería en venta por 7.000 reales "con todos sus aparejos y redes".

Con la excepción de un residente en la Habana propietario de 6 lanchas, como veremos más adelante, desconocemos si hubo otros propietarios con igual o mayor número de lanchas en toda la comarca. La propiedad de estas embarcaciones resultaba muy cara, de ahí que solían funcionar como empresas de carácter cooperativo familiar (también lo era toda su dotación) o bien en cooperación con otro socio.

El conflicto de las traíñas

Procedente de los puertos del Cantábrico las "traíñas" hicieron acto de presencia en nuestros puertos al filo del siglo XX. Las nuevas embarcaciones originarían graves enfrentamientos entre los pescadores de las antiguas lanchas xeiteiras y las recién llegadas embarcaciones denominadas traineras.

¿Cuál era el problema? Que las tradicionales lanchas pescaban por el viejo sistema o arte del xeito o enmalle, mientras que las nuevas embarcaciones, traíñas, construidas de línea más ligera y más rápidas, capaces de cubrir distancias en menor tiempo, emplean el nuevo arte del cerco de jareta. Este nuevo sistema permitía capturar una mayor cantidad de pesca poniendo en el mercado excesiva abundancia de sardina, lo que conllevaba una considerable bajada de precios beneficiándose a satisfacción los fabricantes de conserva. Puestas así las cosas, los grandes perjudicados eran los del xeito cuyas capturas eran mucho menos copiosas.

En los primeros años del nuevo siglo XX la enemistad entre pescadores de lanchas y traineras fue violentísima produciéndose abordajes, violentos enfrentamientos entre embarcaciones llegando al extremo de quemar traineras. Esta tensa situación produciría gran malestar entre los pescadores del xeito pues veían sus ingresos mermados debido a que su sistema o arte permitía escasas capturas, llegaron a acusar a las traíñas de esquilmar la sardina de las rías.

En verano de 1901, un triste suceso vino a producirse en Cangas. El odio y los caldeados ánimos entre ambos sistemas de pesca tuvo como resultado 5 víctimas, 4 eran vecinos de Bouzas y uno de nuestra villa. El pueblo de Cangas con claro predominio del xeito, se amotinó contra los pobres pescadores llegando a destrozarles la traíña en añicos. Relataba la prensa de entonces, que "hombres, mujeres y niños de la villa recorrieron las calles enarbolando los restos de la destrozada trainera cantando a la vez coplas alusivas" a la barbaridad cometida.

El conflicto entre ambas artes, no tardaría en extenderse por los demás pueblos de Marín, Pontevedra, Villagarcía... cometiéndose verdaderos desmanes y barbaridades por ambos bandos. La rivalidad se apaciguaría un poco con la intervención de las autoridades imponiéndoles una solución salomónica a la pesca: las lanchas del xeito pescarían dentro de la Ría y fuera de ella faenarían las traíñas. Sin embargo, la paz duraría poco, pronto surgiría un nuevo conflicto: los "traineros" no tardarían en denunciar la llegada del empleo de la dinamita por parte de los "xeiteiros". El enfrentamiento se enciende de nuevo y con ello más atrocidades que desaparecerán con la llegada del vapor hacia 1910 aproximadamente.

Apéndice documental

Año 1842.- Los hermanos **Alejandro y Tomás Montes** con su cuñada **Josefa González**, viuda y madre de dos menores, acuerdan vender una "lancha de geito (sic) de 24 cuartas" (5m aprox.) que tienen "surta y anclada en Aldán con todos los pertrechos necesarios para la pesca y 4 piezas de red" al comerciante D. **José M^a Sánchez Enríquez** residente en Aldán y vecino de Puentedeume en precio y cuantía de 1.600 reales. Los dineros de la transacción se depositaron poder del también comerciante de Cangas D. **José Conde** mientras no se realizase las partijas pendientes de la herencia entre los hermanos y cuñada.

Año 1864.- **Juan Bernardo Iglesias** vecino de Cangas de 40 años, casado y oficio marinero tiene contratado con el maestro carpintero de ribera de este puerto la construcción de una lancha por lo que solicita permiso del Brigadier de Marina de este puerto. Dimensiones: quilla 21 pies y 9 pulgadas; Eslora 30 pies y 6 pulg.; mangas, 9 pies y 5 pulg.; plan, 7 pies y 6 pulg.; puntual, 3 pies y 5 pulg. Carga 38 quintales (3.800 Kgm.).

La lancha se denominó **CONCEUCIÓN** (sic) hecha con dinero propio, puntualiza su dueño; en cuanto al nombre quizás quisieron decir CONCEPCIÓN.

Año 1864.- Antonio García Vilariño, casado y marinero matriculado de 28 años. En julio de 1864, se concierta con el maestro carpintero de ribera de este puerto de Cangas, **Manuel Ferral** para que le construya un bote de 22 cuartas de quilla. Registrado en la Ayudantía de Cangas, consta tener las siguientes por dimensiones: quilla 15 pies y 6 pulgadas; eslora 21 pies; manga 7 pies y 6 pulgadas; puntal 2 pies y 6 pulgadas; plan 5 pies y carga 20 quintales (2 toneladas). Se le puso el nombre **DILIGENTE**. Señalaba su dueño: "lo mandé hacer con dinero propio sin que en él tenga la menor parte ninguna otra persona".

De la trascendencia e importancia de nuestros carpinteros de ribera en la construcción de embarcaciones de pesca, contamos con el siguiente testimonio.

Año 1864.- Desde la Habana, capital de Cuba, D. **José M. Arenales** emigrado de Vigo en aquella isla y a través de dos representantes de Vigo, contrata con tres maestros de ribera, **Francisco Manuel** vecino de Cangas y **Baltasar Martín González** y **Pedro Iglesias Villar** ambos de Darbo para que bajo contrato le construyan 6 lanchas de pesca, bajo las siguientes condiciones. Tendrán por dimensiones, 29 cuartas de quilla cada una. Serán hechas con las mejores maderas del país y buen roble. El precio de cada una de ellas será de 54 duros (1.080 reales) y estarán listas para faenar el 1 de julio de 1865.

Año 1876.- El industrial y prestamista de Cangas D. **Hipólito Camiña** vende la lancha de propiedad familiar llamada **LA NIETA** al vecino de Cangas también llamado **Hipólito**, pero con los apellidos de **Lemos Germade** de 33 años. Seis meses más tarde, **Lemos Germade**, su nuevo propietario, venderá la mitad de **LA NIETA** en 700 reales a **Eduardo Núñez**, formando así una sociedad y en esa compañía "andar a la pesca a pérdidas y ganancias" (así reza el contrato). Se incluye en ese mismo capítulo el precio de los aparejos de pesca "su coste siempre será por mitad".

Año 1878.- Domingo Dacosta Santomé profesión "propietario" y vecino de Moaña, concierta con el carpintero de ribera **Manuel Pastoriza Rodal** vecino de Domayo la construcción de una lancha "para dedicarse a la industria de la mar". El perito arqueador señala que, construida la embarcación, tiene las siguientes dimensiones: 7 m y 68 cm de quilla; eslora 11 m, manga 3,28 m y contorno 4,60 m. Su costo 625 pts. Resultando de toda esta operación 10 Tm. La lancha se registró con el nombre de **LA PERLA DE LOS MARES** y así consta en la Ayudantía.

Año 1878.- El maestro carpintero de ribera del puerto de Meira **Manuel Rúa** se compromete a construir una lancha de pesca para el vecino de Tirán y de oficio "propietario" D. **Vicente Vázquez Acuña**. La lancha tendrá de quilla 44 cuartas (11 m aprox.). Algunos meses más tarde en septiembre de ese mismo año, la embarcación se inscribe en la Ayudantía marítima de este distrito con el nombre **JUANITA**. Su coste se elevó a 562 pts. equivalente a 2.248 reales y 80 céntimos.

Año 1878.- El Comandante Militar de Marina de Vigo recibe instancia del marinero **Rufino Acuña Montes** vecino de Cangas, demandando permiso para construir una lancha de pesca que llevará a cabo el maestro carpintero de ribera **Francisco Rodal Refojos** y realizará la obra en uno de los astilleros conocido con el nombre de **Las Escadas** de esta villa de Cangas. Realizada la obra, el perito arqueador **Juan Ramallo** certificó que la embarcación tiene las siguientes dimensiones: eslora 8,77 m; manga 3 m; contorno 4,42 m. De todo ello, el perito señala como resultado un arqueo de 7 Tm y 17 cnt. Fue registrada en la Ayudantía de este distrito de Cangas con el nombre de **CONSUELO MANSO**, el 2 de agosto de ese mencionado año.

Año 1879.- Manuel García, marinero, casado, vecino de Meira del puerto de Nerga, solicita mediante instancia al Comandante de Marina permiso para que el carpintero de ribera **Juan Acuña** le construya una lancha de pesca de 9 m de quilla en el astillero conocido como Santo do Mar en Meira. Realizado el trabajo, el carpintero acredita ante las autoridades haber empleado maderas de roble y pino del país con un coste de 1.500 pts. La lancha se entrega el 1 de septiembre, afirmando el perito arqueador tener las siguientes medidas: eslora 11,07 m; manga 3,75 m; puntal central 1,26 m. Resultando un arqueo por peso neto según regla l^a de 9 Tm y 72 cent. Se le puso por nombre **VENCEDORA**.

Año 1879.- Compromiso para formar sociedad y compañía. **José Pastoriza Pereira** de 40 años, vecino de Moaña de profesión labrador y sastre. Dice haber regresado de la Isla de CUBA después de uno años donde consiguió algunos dineros...afirma que "producto de estos ahorros hizo algunas adquisiciones". Ahora, junto

con su padre Francisco de 70 años acuerdan ambos "padre e hijo reunir los frutos y construir una lancha a sus expensas" con que andar a la pesca.

Año 1879.- El carpintero de ribera **Pedro Iglesias** convino con **José Manuel Prieto Hermelo** vecino de Hío le hiciese una lancha de 40 cuartas en el astillero de su propiedad que este tiene en terreno "también de su propiedad" llamado Río Esteiro. Terminada la embarcación, el perito informa que la lancha mide lo siguiente: eslora 11,40 m; manga 3,76 m; contorno 4,70 m; arqueado según regla 2ª, 11 Tm. Precio, 625 pesetas. Se le puso el nombre de **CARMEN**.

Año 1880.- El carpintero de ribera **Francisco Freire** vecino del puerto de Cela está construyendo en el astillero que este tiene en la playa de Porto Mayor (Bueu) por encargo del fomentador de salazón **José Agulla Salabarieta** vecino de Bueu, una lancha de 10,35 m de quilla.

La embarcación se registra en la Ayudantía de ese puerto con el nombre **CONSUELO**. El técnico arqueador señala que la citada lancha tiene las siguientes medidas: eslora 11,60 m; manga 3 m; contorno exterior 4 m y arqueado 9 Tm.

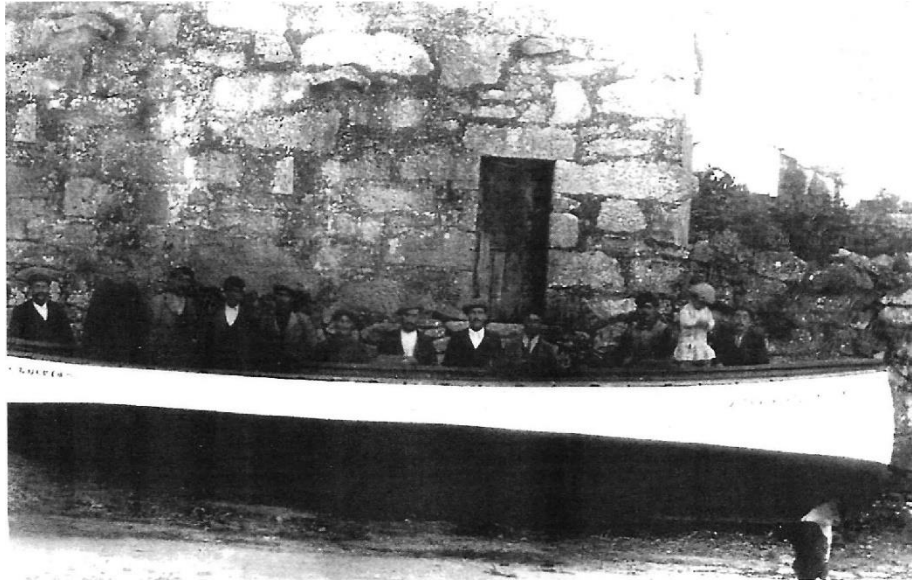
Año 1885.- D. **Lorenzo Barreiro Dobarro** vecino de Bueu y D. **Manuel Carballo Gandón** vecino de Aldán ambos son copropietarios por iguales partes de la lancha de pesca llamada **RUBIA**, registrada en la Ayudantía de Bueu, Folio 345, N° 155/6 con capacidad de 7 Tm. Señalan ambos que a la lancha le acompaña un bote auxiliar que mide de quilla 4,88 m y tiene de nombre **JUANITO**, registrado también en la lista de Bueu, Folio 531, N°623.

El primero de los citados, Lorenzo Barreiro, vende al segundo M. Carballo, su mitad de la lancha, bote y aparejos de su propiedad. Declaran que todo este capital está valorado en 1.375 pts. Desglosando resulta lo siguiente: 750 reales por la 1/2 de la lancha; la 1/2 de aparejos de arrastre y más pertrechos, 4.500 reales y la 1/2 del bote 250 reales. El importe de la venta no se entrega al completo, quedando una adeuda de 3.500 reales, cantidad que **Carballo Gandón** se compromete a entregar a **Barreiro** dentro de 6 meses más un interés del 6%.



Sardineras, vistas por Enrique Simonet de Vigo.

Año 1885.- Lancha **MARÍA FRANCISCA**, fuera construida por el maestro carpintero de ribera **Juan Rúa Trigo** vecino de Meira y según su propietario **José Mª Pena Souto**, vecino de Moaña no será destinada a la pesca sino dedicada al comercio de **tráfico de Ría**. Su construcción se llevó a cabo en los astilleros conocidos como Puerto de Meigoa y su precio, 1.000 pts. Tenía por dimensiones lo siguiente: eslora 10,56 m; puntal 1,12 m; cabida 5 Tm y 89 cent.



Fotografía de la trainera llamada Lucera, matrícula de Marín. La imagen fue sacada a comienzos del pasado siglo en Catoarena (Marín). En ella, vemos parte de su tripulación. El personaje que aparece en el noveno lugar contando por la izquierda, es el abuelo paterno del autor de este trabajo.

Año 1886.- En enero del corriente año, el vecino de Cangas, **Francisco García Soliño** de 25 años, marinero matriculado y casado tiene en propiedad una lancha-galeón; se le registró con el nombre de **BRINDADO**. Mide 38 pies de quilla (9,50 m); eslora 43 pies; manga 12 pies y 8 pulgadas. Está registrado con el N° 348 y folio 695 en la matrícula de este distrito de Cangas. Francisco mediante esta escritura dice venderlo "con todos sus cables, velamen y cuantos efectos y utensilios se compone su aparejo por el precio de 1.750 pts." a **Juan Veiga Costas**, mayor de los 40 años, marinero y vecino de Moaña.

Año 1886.- **Teresa Pillado Iglesias**, mujer viuda de profesión faenas marineras y vecina de Cangas con su hijo **José Barreiro Pillado** (probablemente menor de edad) declara que por haber fallecido su marido **José Manuel Barreiro** se ve en la determinación de vender el bote de su propiedad llamado **ROSARIO SEGUNDO** "con todos sus arreos y 2 rizonas". Tiene longitud de eslora 8.26 m; manga, 2,90 m; contorno, 4,20 m y carga de 26 Tm. Su comprador es el vecino de Moaña D. **Castor Pazo Lago** de profesión propietario. El bote está registrado con el N° 598 y folio 944.



Patrón de una lancha pescadora de Beluso. Finales del s. XIX.

Año 1889.- El 7 de octubre, **Manuel Benito Trigo Burgos** mayor de los 60 años marinero, vecino de Meira, solicita de la Comandancia de Marina permiso para vender la lancha de su propiedad llamada **SAN FRANCISCO** "con todo velamen y demás aparejos" por el precio de 2.000 reales. Su comprador, **Diego Míguez Novas** de 65 años marinero y vecino de Puentesampayo.

Año 1890.- El vecino de Domayo **Tomás Rouco Solla** dice haber adquirido, mediante embargo de justicia, la lancha llamada **CAROLINA**, subastada por sentencia del juez de primera instancia. La lancha está "en regular estado" y registrada con N° 238, folio 259. Mide de quilla 9,80 m y manga de 3,29 m. Su nuevo dueño vuelve a venderla por el convenido precio de 250 pts. (1.000 reales). Señala el documento haberse pagado "en billetes de papel del Banco de España, a **Juan Vázquez Conde** vecino de aquella misma parroquia.

La lectura de esta aproximada veintena de botes y lanchas xeiteiras nos dibujan el perfil auténtico de aquellos modestos barcos de fin de siglo y de ciclo, puesto que no tardarían en ser relevados con la llegada del **vapor**, cuyos primeros ensayos tuvieron lugar en el puerto de S. Sebastián en 1879. Pero hemos de reconocer que este nuevo sistema de propulsión no se generalizará para la pesca hasta el año 1881, autorización dada por Real orden de 5 de marzo.

(Publicado en "Asociación del Santísimo Cristo del Consuelo". Cangas, Agosto de 2019)