

OS

REVISTA DE DIVULGACIÓN
DA CULTURA MARÍTIMA
E FLUVIAL



GA

LOS

BUEU 2017
Nº 11

Embarcacións de cabotaxe nos portos galegos (séc. XVIII-XIX)

O'Xedas



Balandra



Diata



Cuter



Tartana



Llaut / Laud



Polacra



Xabeque / Xabec



Pataxe



Galeota século XVII



Balandro galego a comezos do século XX

Na maioría dos estudos que se fixeron sobre o comercio marítimo de Galicia préstaselle moi pouca atención ao tipo de embarcacións que se empregaban para o mesmo. Por isto, non só resulta difícil concretar este aspecto senón que cando existe algunha referencia, esta resulta escasamente elucidativa e frecuentemente conduce á confusión polo complexo mundo da vela. Porén, simplemente tentaremos expór algúns dos datos cos que nos atopamos nalgunhas fontes documentais referentes ao tema. Durante o século XV xa se exportaba peixe, viño e cítricos cara portos de Andalucía e Levante por unha banda e do Cantábrico (Francia incluída) por outra. Desta época recolleemos datos das frecuentes visitas de carabelas, naos e navíos encargados deste transporte e tamén o uso en Galicia dos chamados barcos longos ou trincados. Desde mediados do século XVI xa son comerciantes galegos os que trafican con pirlos entre os portos galegos e portugueses próximos, utilizando as pinazas, máis grandes, para se achegaren ata portos cantábricos (Avilés, Castro Urdiales, Bilbao) ou andaluces (Sevilla, Cádiz, Xerez) en periplo costeiro. Os pirlos, no retorno de Portugal adoitaban traer sal (Aveiro) ou viños e aceite de Andalucía.



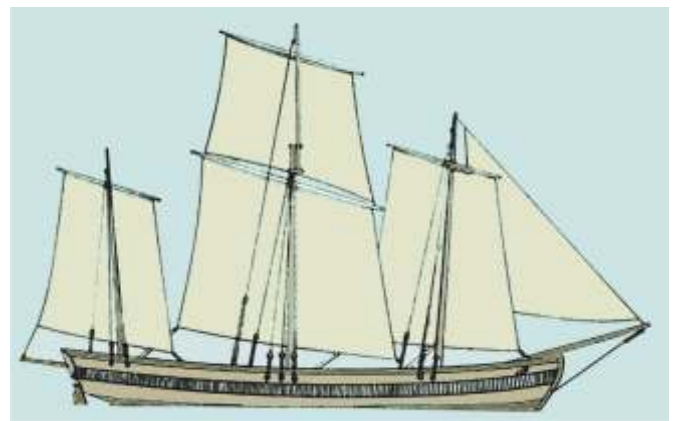
Xabeque - Polacra



Urca



Lugre (Portugués)



O Lugre e o Quechemarín eran barcos moi semellantes



Bricbarca ou Bergantín-Corbeta



Bombarda



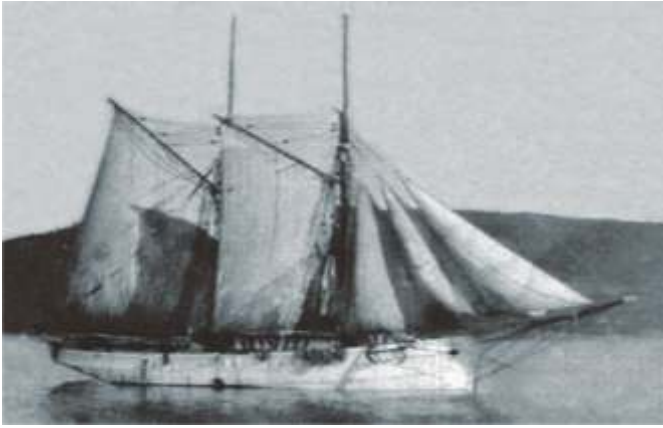
Místico

A través dos barcos que actuaban ao curso (combinado co comercio) no século XVII, deducimos que para a actuación nas proximidades das rías os máis utilizados eran os pataxes, sendo as fragatas as máis usadas nestas accións na alta mar, aínda que tamén había galeotas (Marín) e algunha urca holandesa, semellante aos chamados filibotes, dogres holandeses, pingues (pinco) e cachimbaos.

O século XVIII non só traería unha grande evolución en canto a cascos (menos manga e máis eslora) senón que se produce unha grande profusión de velames na procura do máis axeitado para lograr maior estabilidade, manobrabilidade e velocidade. Cara mediados deste século comezamos a ter datos sobre os barcos que existían en Galicia (ver Os Galos nº 8) sendo 1.359 os dedicados á pesca e só 61 que o facían no transporte de mercadorías e pasaxes nas rías.

Sempre contando cos condicionantes que supuñan as alianzas bélicas con un ou outro país, os barcos que arriban aos nosos portos, segundo as pouco fiables estatísticas, son as fragatas e bergantíns que traían o correo e produtos procedentes de América.

O establecemento dos fomentadores cataláns, tamén vai propiciar un incremento do transporte de peixe e sal nos tradicionais pataxes (en Marín rexístranse tres e un galeón do cerco) e pinzas, aparecendo polos nosos portos embarcacións mediterráneas como os xabeques, as tartanas e os místicos, moi utilizados a finais do século XIX polos fomentadores. Tamén chegan naves portuguesas como os lugres, semellantes nas súas características aos quechemaríns; os diates, especie de balandras ou cuters e as escunas parecidas aos pailebotes.



Pailebote



Bergantín

A finais do XVIII, os barcos mercantes armados ao corso sofren un incremento notable, debido en parte ao peche da exportación da pesca. O cânabo, arroz, liño, la, augardentes, aceite, café, tabaco, sebo, panos diversos, louza, coiros e peles, ademáis de prata, ouro e xoias son as principais mercadorías do trafego da carreira de Indias e doutros puntos de Europa e da península.

Na maioría de portos de certa importancia había barcos dedicados a esta actividade e a eles había de sumarse Vigo no 1783 ao obter permiso para comerciar libremente con América. Nun parte de entradas e saídas de 1800, de vinte e catro barcos de distinto porte, unha ducia eran presas capturadas ao corso.

Outras embarcacións utilizadas eran as urcas de orixe holandés, semellantes ao filibote (fly-boat) e as bombardas, navíos tipo bricbarcas artillados. Massó fala tamén da presenza de Llauts (pinaza/falucho) mediterráneos nos nosos portos no ano 1835.

Os navíos de gran porte comezan a desenvolverse no primeiro terzo do século XIX que foi o dos estilizados clippers transoceánicos con grandes e complexas arboraduras e gran superficie e diversidade de velame. Aínda coa chegada do vapor, estes grandes veleiros non conseguirían ser desprazados durante anos, formando parte, moitos deles, da épica e dura historia da nosa incipiente emigración a América neste século.



Goleta / Escuna (Port.)



Bergantín-goleta



Fragata



Goleta