

AUNIOS

Nº 23

MAIO 2018

20
Aniversario
1998-2018

ASOCIACION CULTURAL

Pineirões



AS PROTESTAS DOS CAPITÁNS RÍA DE AROUSA (II)

Por: Emilio Ferrer Jaureguizar

Introdución:

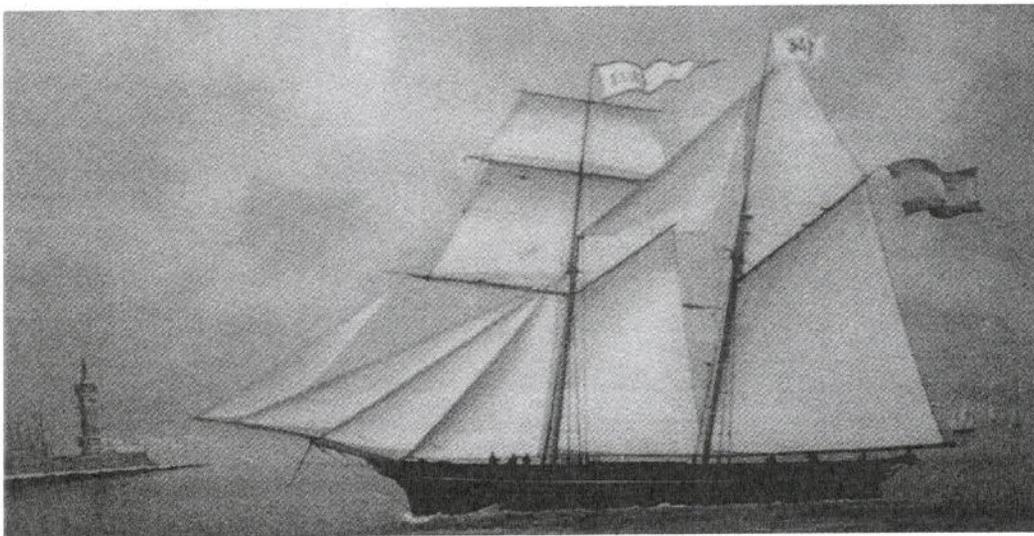
En artigos anteriores intentei plasmar de maneira comprensible os textos de protocolos notariais do *Arquivo Histórico da Universidade de Santiago* onde se relatan os distintos avatares sufridos polas embarcacións e os seus tripulantes preto, ou lonxe, das augas destas costas. Estes relatos prodúcense ante os notarios das localidades onde arriban estes buques, na súa maior parte con desperfectos de consideración.

Aínda que os denomino “As Protestas dos Capitáns”, moitos dos protagonistas son Patróns de Galeón, embarcacións que agora só recordan as persoas maiores e os esforzados pertencentes a asociacións que levan anos recuperándoos e restaurando cun labor ímprobo e encomiable que os amantes da cultura marítima nunca poderemos agradecer o suficiente. Dita flota de Galeóns constituíron unha das bases do comercio marítimo nas nosas costas como veremos nun artigo que verá a luz no próximo ano.

Rematei o artigo do pasado ano cun episodio acaecido no ano 1844, polo que retomarei a narración cos sucedidos a partir desa data por orde cronolóxico. Por suposto, só transcribo os poucos documentos que están actualmente á miña disposición, xa que existen ducias ou centos deles nos arquivos notariais procedentes de localidades costeiras de toda Galicia.

Estes documentos aportan, como xa teño escrito en números anteriores da revista AUNIOS, infinidade de datos non só sobre o comercio marítimo no século XIX entre Galicia e outros portos do resto de España, senón entre outros lugares de Europa e América.

Así, el 27 de Octubre de 1848 registra el notario del Caramiñal D. Benito Doce en el folio 85, lo siguiente... pareció (sic) D. José Cores vecino de Villagarcía y Capitán de la Goleta Española “Romualdita” de la matrícula de Vigo é dijo: Que el día el día 11 del corriente salió de la bahía de Cádiz con el citado buque por hallarse sano de quilla, costado y aparejo, con sus correspondientes cadenas, cables y amarras, según reconocimiento que consta en el diario, con carga de 150 sacos de sal con destino a San Sebastián y viento por el Este, a las cinco de la mañana de dicho día dio a la vela sin novedad alguna ni en su tripulación hasta el día lunes 16 que a las dos de su mañana cerca del Cabo de San Vicente habiendo anochecido con chubascos y horizontes cargados, después de haber arrizado a las siete todo el aparejo y afirmado el juanete continuó su misma derrota y a las ocho se rindió el palo mayor por encima de la cubierta una braza de alto, el trinquete por el cabres (supoño que se refire ao cabrestante, artefacto usado para virar os cabos de amarre), la verga seca por el medio y no pudiendo dar vela se metió el buque en capa en vuelta de afuera amurado por estribor con solo el trinquete cangrejocontinuando el viento a más y la mar muy gruesa, del viento



*Goleta “Sirena”, entrando en Nápoles. Eslora 81 pés, 95 ton.
Armador D. José Ferrer Marlés, del Caramiñal. Capitán D. Manuel Otero.*

determinó echar el juanete abajo el que se picó con toda su maniobra y verga botándolo todo al agua costas de algunas desgracias. A las diez saltó el viento con un fuerte huracán del Nortese determinó romper la capa y derribar en demanda del Cabo San Vicente lo que con acuerdo del oficial, tripulantes y pasajería se verificó en dicha hora habiendo tirado la trinqueta de rada por la verdadera deriva del Buque, la que llevó el viento dejándola hecha pedazos y

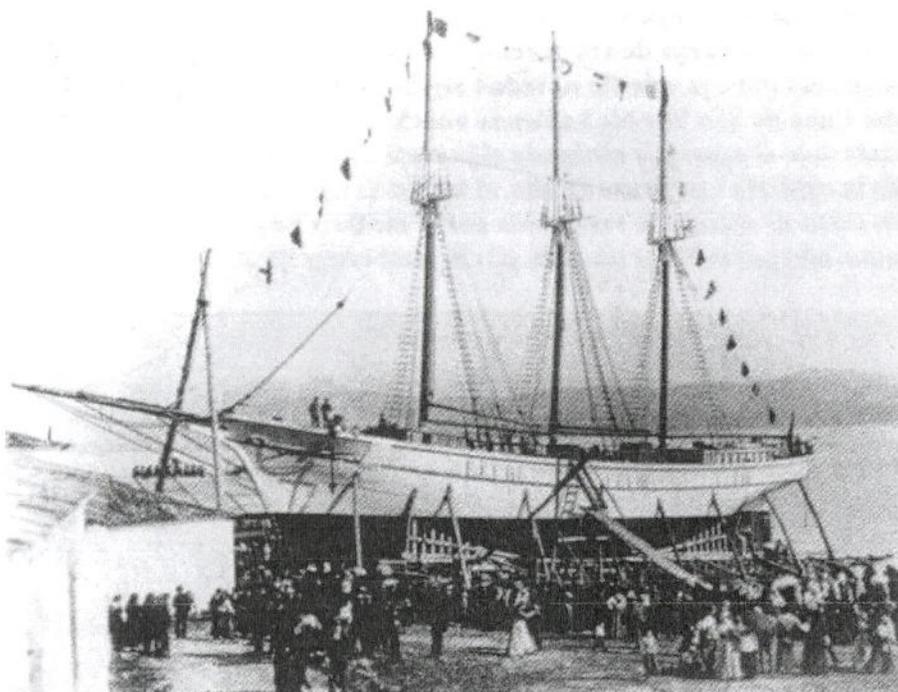
como cogiese el buque atravesado sobre los fuertes golpes de mar contrastado, para evitar que no se sumergiese bajo uno de ellos hubo de determinarse el botar al agua parte del agua y más enseres, empezando por las dos anclas una de 7 quintales y otra de 6, una cadena de 11 líneas y seis grilletes equivalentes a 90 brazas y peso de 68 quintales, dos guindalesas (cabos) de cáñamo de 4 pulgadas y 100 brazas cada una de largo, 3 pipas de fierro de la aguada, el bote, un calabrote de 6 pulgadas de grueso de cáñamo y 70 brazas de largo, 3 rencos (¿) de aya, 4 boyas de pino de las anclas, una tina llena de carne salada, varios trozos de maniobra peso de 4 quintales, 20 motones (roldanas) y cuadernales ya sueltos del aparejo, un mastelero de respeto, 4 barras del molinete y algunas más frioleras de velas de esparto, el timón del bote valor de 100 reales de vellón y como 200 fanegas de sal que se sacaron por el mamparo de proa y popa con cuyo alijo hecho a la mayor brevedad y viendo el buque ya puesto que enfilaba la mar de popa y proa y en su total gobierno.....y el buque con una agua de más de 7 pulgadas por hora, la que se alijó a poco trabajo por sus buenas bombas, sin que ésta según lo que se observa hubiese causado por ahora mayores perjuicios..... a las 11 de la mañana del 17 martes se quedó la mar un poco y el viento, siguiendo solo con el mismo aparejo por no poder dar más hasta ponerse al abrigo del Cabo San Vicente para remediar en lo posible la (ilegible) de los palos como la capa y la salvación de la carga, buque y tripulantes, el agua queda en 3 pulgadas y sin ninguna más novedad se concluyó esta singladura quedando a la vista del Cabo San Vicente distante al Norte 16 millas.....Y para comprobación de todo lo expuesto además de constar del Diario que dicho Capitán.....también presenta por testigos en este propio acto al Piloto de dicho Buque D. José Yglesias, tripulantes del mismo Juan Domingo Melio, Juan José Casas, Juan Regades y al pasajero D. Antonio Mañá (o Maciá o María) quienes además el acta de acuerdo descargan al capitán de toda culpa.

O siguiente protocolo narra o que sigue a continuación:

En la villa del Carril a veinte de Noviembre de 1855 ante mí escribano de S.M. y testigos compareció D. José Benito Otero capitán del Pailebot Español nombrado "Carmen Victoria" de la matrícula de Padrón en esta Provincia Naval de Villagarcía de porte de 57 toneladas y dijo que teniendo aquel en buen estado de navegación en el Puerto de Sevilla cargó de Aceite,(ilegible) y más mercancías que expresó en la protesta que formalizó en el Puerto de Cádiz y ante el Escribano de Marina como punto de su primera arribada, con destino al Carril dando a la vela en 29 de Septiembre último dirigiéndose y fondeando sin novedad en Sanlúcar esperando buen tiempo como se acostumbra para continuar su derrota.

Conseguido su intento, volvió a dar la vela para su destino el 16 de Octubre con buen tiempo y sin novedad. Continuando así hasta la mañana del 17 que en vista de los desgraciados acaecimientos de que hizo escrito en dicha protesta se dirigió al Puerto de Cádiz como más seguro y más próximo para su arribada, anclando en el mismo a las 4 de su tarde y admitido por sanidad en la mañana del siguiente dieciocho; en el que hizo la referida protesta, de que produjo copia en el diecinueve en el Tribunal de comercio de dicha plaza con el oportuno recurso concluyendo a que se sirviera disponer

el nombramiento de Peritos inteligentes para que reconocieran el Buque y su cargamento y el coste de la reparación del daño que había sufrido aquél, con lo más que expuso como así se ultimó, procediendo luego y declarando los Peritos acerca de ello como consta de la declaración jurada.....con el escrito que posteriormente produjo dicho



Botadura del pailebot "Constantino Candeira" el 1-9-1915 en la desembocadura del Miño'

Capitán separándose por entonces del reconocimiento del cargamento con lo más que ha manifestado y pidiendo que se le autorice para contratar un préstamo a la gruesa para reparar las averías del buque, que se le concedió ; en el testimonio librado en 30 del mismo de Octubre por D. Ricardo Lecleve , Escribano del mencionado Tribunal y comprobado en forma que en número de doce hojas útiles del sello cuarto escribió el compareciente y vuelve a recoger rubricadas del infraescrito. Reparada la Nave de todo lo necesario continuó su viaje con tiempo favorable en 3 del corriente y sin más novedad que la que deja expresada hasta la singladura del 8 al 9 del mismo , o sea a las doce del día de aquél que hallándose por fuera de la Roca , se puso el viento por el N.O. y con algunos chubascos de bastante fuerza que nos forzó a dar rumbo y arribar a Lisboa tomando práctico a las cuatro y media de la tarde fuera de la barra , y anclando en aquella a las diez de la noche , en que fue admitido por Sanidad el once , como se comprueba de la certificación que le expidió el Señor cónsul General por no haber novedad alguna en el Buque y cargamento , y ser por lo tanto innecesaria ratificación del artículo de protesta según el contenido 670 del Código de Comercio cuyo tenor dice en Consulado General de España en Portugal. Y el infraescrito Cónsul General de S.M. Católica la Reyna Dña. Ysabel Segunda (Q.D.G.) en esta corte y demás dominios de S.M. fidelísima: Certifico que el Capitán D. José Benito Otero que lo es del Pailebot Español nombrado “Piedad” (*evidentemente aquí hay un error. N.del Autor*) de la matrícula de Villagarcía de porte de 57 toneladas que gobierna con siete individuos de tripulación en todos (*sic*), entró en este Puerto de arribada forzosa a causa del mal tiempo en el día de ayer ,procedente de Sevilla y Cádiz en siete días con cargamento de Aceite, Jabón y otros efectos para el Carril. Y para lo que pueda hacer constar donde le convenga doy el presente firmado de mi mano y autorizado con el sello de oficio. Lisboa doce de Noviembre de 1855- El cónsul general de S.M. Emilio Ollogui-Hay un sello-Así resulta de la nominada certificación que presentó y recoge rubricada para presentar en la Aduana de este Puerto, á reclamación del Gefe (*sic*) de la misma. Mejorado el tiempo salió de Lisboa en la mañana del 14 con Práctico hasta el punto de costumbre siguiendo su viaje con viento favorable y sin novedad. Situado a la vista de las Rías si bien procuró entrar en Vigo para alijar carga que trae para dicho puerto no pudo lograrlo a causa del viento contrario; por lo cual y a evitar cualquiera consecuencia funesta determinó seguir su derrota a la de Arosa y este Puerto del Carril en donde fondeó a las cuatro y media de la tarde del día de ayer habiendo sido a muy luego admitido para sanidad. Por consiguiente y no obstante de no haberse experimentado las averías en el Buque y cargamento desde su partida de Cádiz desde luego en este momento que son las once pasadas de la mañana de este día, ratifica y aún amplía siendo preciso, una y más veces, la primitiva protesta con el fin de que todos los daños y perjuicios sufridos por el Buque y su cargamento sean de cuenta de quien corresponda y no del que habla y su tripulación. En comprobación de lo cual presenta por testigo a D. Juan Ramón Franco, y Ramón del Río , Piloto, y marineros del propio Buque como igualmente a Marcos Bobeda también individua del equipaje quienes bajo juramento que prestaron con la debida separación deponen de unanimidad que es escrito cuanto manifiesta su Capitán y presenciaron lo mismo. Así lo dijeron y previa lectura se volvieron a ratificar confesando ser de edad mayores de veinte y cinco años, y firman menos el Bobeda por decir no saber y a su ruego lo hace un testigo de los presentes que lo son D. Francisco del Río, D.Juan Santa Marina y Ventura Figueira de esta vecindad. De lo cual y conocimiento del Capitán otorgante yo Escribano doy fe. Josef Gabriel de Marcos.

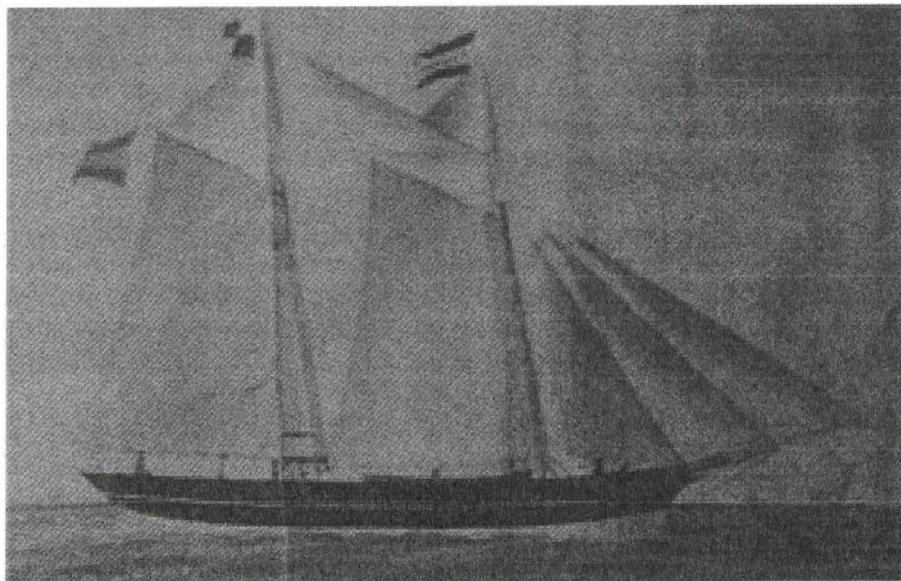
Coa inclusión completa deste protocolo quixera deixar constancia da importancia destes documentos notariais, porque grazas a eles temos coñecemento, aparte as desgrazas producidas polo mar e os elementos, das desgrazas burocráticas sufridas polos capitáns unha vez en terra. Ou do feito de que Padrón tiña naquela época matrícula propia. Boto en falta, sen embargo, o relato dos desgraciados acaecementos sucedidos ao principio da narración.

Outro protocolo pon de manifesto o seguinte:

El 20 de Noviembre de 1855 se presenta una protesta ante el notario de Carril, D.José Gabriel de Marcos, que anteriormente fuera notario en el Caramiñal, por D.José María Guillan , Capitán del Quechemarín “Aurelia”, de la matrícula de ese Puerto que dijo que en 24 de Septiembre último tomó el mando de dicho buque en el Puerto de Sanlúcar por fallecimiento del que antes lo era D.Manuel Cerqueiras vecino que fue de esta Villa , cargado ya por este de trigo, cobre, aceite y otros efectos del país con destino a La Coruña y Ferrol saliendo el día 27 a las cuatro de la mañana con viento favorable y Práctico correspondiente, para su referido destino , que continuó hasta el día 30 que siendo fuertes los vientos contrarios, determinó con acuerdo del equipaje arribar como arribó al puerto de Cádiz por ser punto más seguro y evitar averías, anclando a las diez de la noche del mismo. Permaneció anclado en

su Bahía hasta el 4 de Octubre último que abandonando el temporal se volvió a poner a la vela para continuar su viaje y navegó hasta el 7 en que volviendo a descargarse el temporal ó viento contrario y bajo la misma unanimidad de los tripulantes arribó nuevamente al mismo punto dando fondo a las cuatro y media de la tarde del propio. Mejorando el tiempo y sin reconocerse novedad alguna en el Buque y su aparejo, ni menos en el cargamento salió el 13 del expresado Octubre a las cinco y media de su mañana navegando hasta el 16 en cuyo día y en el siguiente hallándose en la latitud de 36° 37' N, y longitud Oeste del meridiano de Cádiz, 2° 40', arreció de tal suerte el viento por el S.O. que le hizo tomar los rizos a las velas y así se estuvo aguantando hasta las tres y media de la mañana que roló aquél al N.O. a la manera de Huracán que le hizo faltar (*romperse o soltarse*) todos los obenques de lavanda de babor del palo de proa y rifándosele (*rasgársele*) el trinquete. En tal estado dispuso poner, como puso, el Buque a la capa con la mayor y trinquetilla y nota que por efecto de lo (*ilegible*) del temporal y los mares que el Buque se había rendido, e incontinente (*sic*), mandó seguir achicando bomba y observó que hacía bastante agua tal que subía de 10 a 12 pulgadas por cada hora por cuya razón se tenía sumo cuidado con la bomba. A las seis de la mañana de dicho 17 falló una de las cadenas del obenque del palo mayor y el estay. Así estuvo sufriendo este horrendo temporal hasta las nueve de su mañana que dio en abonanzarse en algún tanto e hizo rumbo hacia el cabo de San Vicente con objeto de abrigarse de la mucha mar y reponerse en lo posible de las averías sufridas. En efecto, el día 18 consiguió el abrigo de dicho cabo en el que estuvo aguantándose a la vela hasta el día 20, que a las cinco y media de la mañana, que aunque continuaba el viento contrario se hizo en vuelta de fuera y vino continuando así su viaje con varias alternativas de tiempo hasta el 30 a las nueve de su mañana que estando a la vista de la costa y E/O con el monte de Santa Tecla volvió a ponerse el temporal y achubascando del primer y cuarto cuadrante teniendo aquellos con tal fuerza que hubo que tomar todos los rizos y aún todavía se hizo pedazos la trinquetilla quedando el barco a la capa y como la mar era tan gruesa el agua descubierta ya el 17 se aumentó, y entre los varios y fuertes golpes de mar que los acometían, uno de ellos le rompió toda la obra muerta de la banda de babor, abrió los trancaniles y varias costuras de la cubierta quedando al mismo tiempo sumergido el Buque y sin gobierno. En tan lamentable estado en que por más de una vez se vió totalmente perdido, y animando en cuanto le fue posible a los abatidos tripulantes se pudo izar el foque

y conseguir afortunadamente que el Buque arribase y se pudiese poner a la vía a fin de que desahogase la porción de agua que traía sobre cubierta lo que así tuvo efecto, pero la que tomaba por el rendimiento era tanta que apenas se podía contener saliendo por la bomba algún trigo de cuyas resultas se inutilizó y dejaba de dar agua, teniendo que apelar para no irse a pique achicar con baldes por la santabárbara y buzón (*sic*) de proa, y así fueron continuando con ímprobo trabajo, y teniendo la tripulación rendida y algún imposibilitado incluso el esponente (*sic*) de una pierna, determinó por no ver víctimas, y salvar los intereses en lo que fuese posible, arribar a este puerto, lo que consiguió dando fondo en su bahía a las dos de la mañana del día de hoy, que al amanecer puso bandera pidiendo



Quechemarín "Conchita". Eslora 17'12 m. 60'72 ton.
Armador Salvador Soler Domenech, del Caramiñal.

auxilio, y a las ocho se le dio este, después de haber sido visitado y admitido por sanidad, consistiendo aquél en ocho hombres que no hacen más que sacar agua por todos sitios indicados a evitar el aumento de daños que pueda haber en el cargamento, y todo sin perjuicio de tomar las medidas más conducentes y que requiera el caso...etc.

Firman como testigos el Piloto particular D. Luis Antonio Rodríguez que condujo de transporte de la Matrícula de Villagarcía y los tripulantes Cosme Yglesias, de la misma, Juan Alfonso vecino de Santiago de Tal, matrícula de La Coruña, Joaquín Ramón Pandín natural de Leyro, Distrito de Rianjo y Pedro de Hán, hijo de Andrés, de la matrícula de Vivero.

NOTA: Os protocolos van en castelán para non desvirtuar o escrito neles.