



A TRIPULACIÓN DUN BARCO DANÉS, NAUFRAGADO EN SÁLVORA, ARRIBA A SAN VICENTE DO GROVE

Por: Lino J. Pazos Pérez

Os temporais que cada ano arrasan a costa portuguesa supoñen un serio risco para as naves que a *bojean*, e moitos deses barcos acaban buscando refuxio nas nosas rías, aínda que en demasiadas ocasións acaban esnaquizados sobre a costa ou varados nas nosas praias.

Iso debeu de sucederlle á *urca*¹ dinamarquesa nomeada **Galias**, que cargara as súas adegas, nun día indeterminado do mes de outubro de 1791, no porto fluvial de Sevilla con fardos da meiriña e laranxas doces, que pensaba *alixar* en Ruan, Francia, para o que debía navegar ao longo da costa lusa despois de desembocar o Guadalquivir por Sanlúcar de Barrameda rumbo á punta de Sagres, deixando atrás Faro, Portimão ou Lagos.

A la era unha das mercadorías máis importantes que se exportaban por ese gran porto que perdera en 1717 a Casa de Contratación, privilexio que obtivese dos Reis Católicos en 1503, e ese negocio, que movía cantidades inxentes de cartos que chegaban ás mans dos empresarios, entre os que se atopaba a igrexa, co mosteiro de Guadalupe en clara competencia co resto de gandeiros, deu lugar a unha industria de suma importancia para a economía do país, lavadoiros incluídos, xa que a la podía poñerse no mercado tal como viña da rapa, ou lavada, o que supoñía un sobreprezo (posta en valor) no custo final.



O *Creoula* navegando ao longo da costa de Vila do Conde, Portugal (L. J. P. 2010)

1 Urca, buque similar a unha fragata mercante, dunha soa cuberta, na que primaría sobre todo a capacidade de carga nas súas adegas.

A navegación ao longo da costa portuguesa do Alentexo era, e é, difícil cando os ventos son do norte ou noroeste, incluso do sudoeste, por non atoparse portos onde gorecerse, ata alcanzar Sines, que os protexería daqueles temporais, ou Setúbal, considerado como o mellor lugar onde abrigarse ...

Vexamos o que dicía o capitán Manuel Josef Panella, do iate portugués *O Estimado*, da matrícula de Setúbal, sobre a dureza dunha travesía dende aqueles paraxes ata a costa galega...

O iate cargara de laranxas (agrios) para Abne de Gracia, Francia, dándose á vela o 8 de decembro de 1802, con vento *Lest Nordést, pasando la barra con mucho peligro y riesgo de la vida, más con el propio viento siguió el rumbo hasta el Cabo de la Roca, y en el día 13 se halló a la altura de Biana (Viana do Castelo), cuarenta y cinco leguas al Oest, y cambiándole el viento por el Nor. Nordest, se conservó el iate a la capa cuarenta y ocho horas, que batido de los tiempos y furia de los aires le echaron sobre el Cabo de San Vicente el día 17, siendo tanto el ímpetu de las olas por las gruesas mares que inundaban la embarcación, poniendo esta muchas veces en disposición de sumergirse a no ser la continua fatiga del otorgante y su tripulación, y el darle con frecuencia a las bombas, llevándole dichas olas de sobre la cubierta dos pipas de agua, una áncora y las falcáis² del costado de la nominada embarcación, aventando las bozas³ que trincaban la lancha y los tranconiles, siendo preciso embromarlos⁴ preventivamente con precintas de lona, a fin de que no bajase el agua al cargamento, en cuya situación, y por habersele imposibilitado de la vista su piloto Jacinto Javier, que aún lo está, y se conserva a bordo, acordó con él y la tripulación dirigirse a la barra de Lisboa por si podían entrar a guardarse de los daños, hacer aguada y tomar otro piloto, y no pudiendo lograr aquella expresada barra, consiguieron con mucho trabajo entrar en la barra de Cascáis, en la cual se dio fondo la mañana del 22, y allí se mantuvieron hasta el 24 que reparados de dichos daños y hecho aguada, con viento del Nor. Nordest, se volvió a dar a la vela.*

Y puesto el barco otra vez a la altura del Cabo de la Roca le acometió el viento por el Sur Sudoest, impidiéndole maniobrar para tomar a Setúbal (16 días después de su salida se encontraban en el mismo punto) con el objeto de facilitar piloto, (pero) fue tan considerable y duro el viento que, alterando con gravedad los mares, y batiendo sus hinchadas olas a la nave fatigada de trabajar, y el compareciente con sus tripulantes de maniobrar y dar nuevamente a las bombas que producían mucho agua, se acordó para no naufragar dicho navío con pérdidas del cargamento y vidas poner la proa para cualquiera de las costas de Galicia, y en la noche del 28 entraron en la ría de este puerto de Marín...⁵, presentando a correspondente Protesta de Mar.



A Illa de Sálvora. Fotografía cedida para este traballo por Martín Gómez González

O día 18 de novembro de 1791, despois de verse inmerso nun forte temporal que o fixo poñerse á capa en varias ocasións, o capitán do *Galias* viuse na necesidade de entrar de arribada forzosa a

² Falcáis: pode referirse á *falca*, táboa que se coloca perpendicular ou verticalmente nas embarcacións menores para que non entre a auga (Navarrete, 1831).

³ As bozas, son cabos que feitos firmes por un extremo en cáncamo ou argola de amuradas, costado ou cuberta, suxeita por medio dalgunhas voltas ao cabo, cable, calabrote, etc., co que se tira nunha manobra (Navarrete, 1831).

⁴ Estancalos.

⁵ Arribadas forzosas a la ría de Pontevedra/Marín 1800-1830.

Setúbal para compoñer o seu aparello e taponar varias vías de auga na súa obra viva, quedando tres días en espera dunha melloría do tempo que, aínda que chegou, pronto tornou a converterse nun verdadeiro furacán que o obrigou de novo a buscar refuxio ao socairo das illas Berlingas, dende onde, nun estado calamitoso, o seu capitán, despois de consultalo coa tripulación, como é a súa obriga, decidiu dirixirse directamente á costa galega, coñecendo que nese tramo de costa non atoparía ningún lugar onde acubillarse, e o vento sudoeste que agora os facía cabalgar sobre as ondas empuxábalos cara a elas.

O **Galias** pasou diante da desembocadura do Miño procurando afastarse dos temibles arrecifes que despiden ata o illote Boeiro as illas Cíes, ao non poder tomar a boca da ría de Vigo, deixando atrás as de Ons que delimitan a de Pontevedra, sen que os esforzos por *voltejear* deran o seu resultado.

Facendo máis de 15 polgadas de auga por hora e coa dotación falta de forzas de tanto darlle ás bombas e atender o que quedaba do aparello, a urca acabou enfilando a abrupta costa da illa de Sálvora, abordando finalmente unhas pedras que sempre velan a pouca distancia de terra...

O seu capitán, Rivent Floar, e a tripulación, toda ela danesa, quedaron moi maltratados pola borrasca, que foi extremadamente virulenta; *al fin libertaron la vida echándose en el bote, y dexándose llevar por las olas, que los conduxeron al pie de la casa del Cura de esta Aldea D. Diego Antonio de Medina⁶, quien a las 4 de la tarde del día siguiente salió a recogerlos y hospedarlos, cuidándolos hasta el día 22 con quantos oficios dicta la humanidad en favor de los desvalidos. En fuerza de los mismos principios surtió de ropa blanca al Capitán, y socorrió a los naufragos con el dinero que tenía; luego los dirigió al Ferrol con*



A igrexa de San Vicente do Grove (L. J. P. 1996)

persona conocida y carta para el Director de Pilotos D. Vicente Caamaño⁷, a fin que los presentara a su Cónsul o a otra persona que los habilite (Gaceta de Madrid, 9 diciembre 1791).

Toda a costa atlántica sufría virulentos temporais que se cobrarían varias vidas poñendo en perigo de perecer outras moitas, como comunicaban do veciño Portugal, apuntando que unha *centella* caeu sobre o buque de guerra nomeado **Poli-femo**, á vez que naufragaba na barra de Oporto a fragata **Río Douro**, procedente de Pará, e outra que viña de Río de Janeiro quedaba desarborada, tendo que botar ao mar a artillería e alixar parte do seu cargamento pola borda para poder manobrar e entrar no porto de Vigo.

⁶ Diego Antonio de Medina e Olmedo, cura de San Vicente do Grove, veriase envolto na noite do 21 de agosto de 1799 nunha refrega con piratas que asaltaron a reitoral onde habitaba, feito que se lembra desde hai uns anos co *desembarco pirata do Grove*.

⁷ Vicente Caamaño Varela y Gayoso, Caballero de la Orden de San Juan de Jerusalén (Malta), natural y regidor de Santiago de Compostela, Señor de los Cotos y Jurisdicciones de Goyanes, Quindimil, Isla de Sálvora y Noro, ocupó el cargo de Director de la Real Academia de Pilotos del Departamento de Ferrol (Capitán de Navío), casó con María Josefa Pardo Copeiro y Osorio, natural de Caás, Xermade, Señora de Codesio y de la Torre y Coto de Ferreira (Nacidosenferrol.Wordpress.com).