

Lino J. Pazos

# A salga rumbo a Cataluña

## Fomentadores, comerciantes, barcos e capitáns

Xa tiñamos asumido que a salgadura en Galicia vén de lonxe, o que non nos quedaba tan claro é o momento no que os seus preparados son trasladados aos mercados cataláns en barco, ou sexa, cando se deixan de lado os tradicionais carromatos tirados por bois ou cabalos que atravesaban a península de oeste a leste coas incomodidades inherentes de tamaña viaxe.

Os fomentadores viron no mar o medio idóneo para faceren chegar as súas salgaduras ata o Mediterráneo, fretando e mesmo armando barcos para o transporte da sardiña, pero neste artigo veremos algunhas curiosidades acaecidas na primeira meta-

de do século XIX (e anos posteriores) relacionadas coas nosas rías en xeral, e Bueu en particular, e a interrelación existente entre o fabricante e o capitán do buque. No xornal El Constitucional, do 27 de setembro de 1839, publicado en Barcelona, atopo unha interesante e nada habitual recalada do bergantín goleta "Casimiro", de 88 toneladas de rexistro, gobernado polo capitán Jaime Alemany, que zarpara do afastado porto da Habana rumbo a Vigo, onde alixaría parte da súa carga, achegándose á baía (praia) de Bueu onde cargaría nas súas adegas "80 cascos de sardiña" que, ademáis de "200 quintales de palo Campeche, 152 sacos de café, 47



Vista panorámica de Marín e o porto. Foto cedida por Pilar Pintos

## OS GALIOS

zurrónes de añil y 34 de simiente”, conduciría á Cidade Condal, despois de completar (ou alixeirar) as súas adegas nos portos de Alacante e Salou, empregando na travesía desde a Gran Antilla e escalas, nada menos que 82 días. O Casimira fora construído no ano 1836 nos estaleiros que Joan Pau Turro tiña en Malgrat.



Praia de Bueu. Foto cedida por S. Cidrás

A visión que dende Cuba tiñan dos nosos portos levan ao Diario da Mariña, publicado na Habana en agosto de 1848, a comentar que, “os aparellos, só na praia de Bueu, na entrada da ría de Marín, representan un valor de 50 a 70 mil duros, e ocupan a 1.500 mariñeiros na pesca, e isto só constitúe unha terceira parte do que é a ría”.

Volvendo ao porto de Barcelona, o 9 de febreiro de 1851 arribaba, procedente de Bueu despois de 16 días de navegación (demasiadas singraduras para cubrir as 1.048 millas que separan Bueu de Barcelona, posiblemente debido a atoparse con ventos contrarios na costa portuguesa, cousa bastante común) a polacra goleta "Diligente" de 83 toneladas, que mandaba o capitán Bernardo Lojo (o apelido Lojo está vinculado á salgadura e na actualidade pódense ver os restos dunha fábrica que leva ese nome na praia da Insuela, Riveira), con 12 cascos de sardiña (de 75 cm de diámetro por 20 de alto, que equivale a uns 30 quilos de sardiñas) á atención de Juan Serra y Totosans; 16 cascos e 7 terzos aos Sres. Romeu, Tomás e Cía.; 9 cascos e 20 tabales a José Poch; 14 barrís, 2 pipas, 6 terzos e 5 cascos a Gaspar

Dotras (apelido que atopamos ligado á salgadura en Vigo, Bueu e Marín); 20 cascos a Miguel Colomer; 6 cascos a Vicente Puiggali e 53 cascos e un barril a Isidro Moreu (apelido con fábricas en Aldán, Cangas, Bueu, Portosín e Muros). Curiosamente, un Colomer mantén unha magnífica factoría inaugurada en 1842, segundo reza nun lintel da entrada, na mesma praia da Insuela, a poucos metros do solar dos Lojo (todo quedaba entre veciños). Ademais, esta familia tamén se tiña establecido en Palmeira, Aguiño ou Corrubedo.

En Barcelona, Miguel Colomer, que atendía a demanda da boa salgadura galega nalgún punto da Barceloneta, ou en casa Antúnez (Can Tunis), ao pé do abaluartado Montjuic, recibía tamén mercadería doutros portos galegos, neste caso, o 21 de febreiro dese mesmo ano, procedente de Muros a bordo do quechemarín Oriente, de 61 toneladas de rexistro, que mandaba o capitán Juan Manuel Novo (posiblemente sexa un membro da familia Novo, que mandará finalizando o século XIX o *Soberano 3º*, de Muros), 15 pipas consignadas ao seu nome; ademais de 18 pipas a Romeu Tomás e Cía.; 16 a José Poch e 15 a José Dotras.

De novo, procedente de Bueu, Vigo e Alacante, entraba en Barcelona o 7 de marzo, despois de 37 días desde a súa partida, o bergantín Novo Casimiro, de 109 toneladas de rexistro, que mandaba o capitán José Gallup, conducindo 80 “fardos” de sardiña e bocaron (bocareu), e 300 xamóns, a Isidro Moreu; 19 vultos sardiña aos Sres., Romeu, Tomás e Cía. (un Romeu contaba con solar e fábrica en Corrubedo); 35 vultos a José Poch (un Poch, procedentes de Esparraguera, Barcelona, mantivo fábri-



Lintel na factoría dos Colomer na Insuela - Riveira

cas de salgadura en Punta Seame, Sanxenxo, e en Vilaxoan); 11 a Miguel Colomer; 38 Idem, e 38 fardos de congro a Juan Pou (factoría en Corcubión); 38 vultos de sardiña a Gaspar Dotras; 60 sacos de fabas a Fernando Miñana e 100 xamóns a Manuel Nogueira. De novo, a saga do capitán do barco (Gallup) aparece vinculada aos fomentadores cataláns na nosa costa, sendo que outro Gallup, Narciso, era o propietario da fábrica de salgadura A Requisa, en Bueu.

O 14 de maio de 1854 recolle-mos de El Áncora, xornal editado na Cidade Condal, a chegada ao porto barcelonés en 27 días (con escala en Alacante) do místico León, de 97 toneladas de rexistro, que mandaba o capitán Pedro Estapé, transportando 1.600 fanegas de trigo aos Sres. Pont e Ruidor, 94 cascos de sardiñas a Gaspar Dotras, 78 a M. Romeu e Casañas e 7 a Juan Serra y Totosaus. Estes comerciantes xa recibiran en febreiro de 1851, 33 pipas de sardiñas que con outras 21 para José Poch, ían a bordo do mesmo buque.

En 1840 xa localizamos tamén a un Estapé ao mando do bergantín "Belerofonte" partindo de Barcelona rumbo a Matanzas.

O 23 de marzo do 55 é a goleta "Que dirán de mi", da matrícula da Coruña, de 70 toneladas de rexistro, ao mando do capitán José Riestra (outro apelido vencellado á salgadura e a banca, neste caso en Marín e Pontevedra) a que fondea ao socaire do castelo de Montjuic, procedente de Marín e Corcubión (onde completaría a súa carga) conducindo 100 vultos de sardiña para Manuel Romeu; 88 para Gaspar Dotras; 64 para Juan Serra y Totosaus; 35 para Juan Pou e 10 para Jaime Quintana.

Por eses días entraba na baía barcelonesa a polacra goleta "Asia", do capitán Bartolomeu Martí (apelido que atopamos con fábrica en Riveira) e con 100 toneladas de rexistro, procedente de Muros con nada menos que 175 cascos de sardiña para José Poch; 90 para Isidro Moreu e 19 para Juan Novell.

Como podemos ver con esta media ducia de envíos a Cataluña, o tráfico marítimo e a elaboración da sardiña (atún, congro, etc.) formaban unha perfecta urdime de familias que,

nun e outro punto, mantiñan o prestixio e o negocio da salgadura das nosas rías.

Pero non só a salga mantiña a cabotaxe de barcos de escasa ou media tonelaxe (goletas, polacras, místicos) en activo, senón que nalgúns ocasións, a falta doutros fretes, ata as fragatas, como a "Guía de Vigo" (marzo de 1855), mandada polo capitán Víctor Escofet, cargaban sal en Torre Vieja, neste caso con destino en Marín, para fornecer co prezado elemento ás factorías da nosa ría.



O "J. Vieta", veleiro con aparello semellante ao de goleta (50 Tm.)

Este buque atopámolo o 9 de decembro de 1850 entrando na baía da Habana, formando parte dun convoi que transportaba tropas ás Antillas, conducindo 161 soldados pertencentes ao rexemento de Infantería da Raíña e catro anos despois, o 28 de xuño do 1854, trasladando á capital cubana 190 "xornaleiros" galegos.

Estes alugados serían a nova man de obra barata para a Illa de Cuba, dentro do programa do empresario e deputado a Cortes, o galego Urbano Feyjoo Sotomayor. Isto acabaría nun completo fracaso despois de trasladar á Illa a 1.744 paisanos dos que arredor de trescentos falecerían xa nos tres primeiros meses.