

A photograph of a coastal town built on a hillside. In the foreground, a large, powerful wave is crashing over a promenade, creating a massive spray of white water. The town's buildings, with various colored roofs, are visible in the background. The overall scene is dynamic and captures a moment of natural power meeting human habitation.

# OS GALOS

REVISTA DE DIVULGACIÓN  
DA CULTURA MARÍTIMA  
E FLUVIAL

BUEU 2018  
Nº 12

## Bergantín San Juan Bautista da familia Gallup e Vergès<sup>1</sup>

Arturo Sánchez Cidrás

Xa dende moi antigo, o dominio do mar e o control do comercio que a través deste se facía, foi peza clave para o xurdimento de grandes potencias económicas. Mais este artigo quere pór o seu punto de mira nunha desas pezas que o fixeron posible: o barco<sup>2</sup>. Pero non o faremos por ser barco senlleiro, barco de alto bordo, protagonista de grandes xestas... A súa elección virá da man do azar, do encontro casual cunha historia familiar relacionada con Bueu, co fomento e co mar...

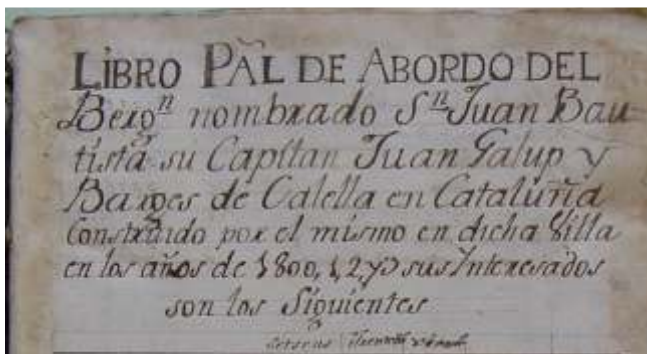
Hai uns vinte anos permitíuseme gozar durante un tempo duns libros que aínda ulían a mercadorías e números, froito da actividade empresarial da familia Galup, orixinaria de Calella (Barcelona) e que perduran en Bueu nos xenes da familia Rodríguez Galup<sup>3</sup>. Entre os libros estaban o de Contas do bergantín San Juan Bautista, que quixo ser Libro Principal de Abordo e que quedou practicamente coma partida de nacemento e, á vez, como epitafio do mesmo.

**1** Fago esta aclaración pois de mediado do s. XVIII ata finais do XIX hai constancia, aparte do que imos a tratar neste artigo, de máis dunha ducia de bergantíns co nome *San Juan Bautista*, dos que destacaría:

- Un bergantín de 75 t. construído en Plentzia (Vizcaya) no anos 1760-61 para Rafael de Ibarra (Baiona-Francia).
- Outro similar, de 74 t. Construído en Cartaxena.
- Nun listado de patróns do arrabal de San Felipe (Menorca), 1763-67, aparece Joan Neto ao mando do bergantín *San Joan Baptista* de 100 t. propiedade de armadores ingleses.
- No ano 1772, no Real Arsenal de la Habana, rematouse de facer, para Armada española, un bergantín armado con 12 canóns e preparado, polo seu porte, para unha dotación de 75 homes. Quizais sexa o mesmo navío que hai rexistrado, no 1784, cun envío de mostras de madeira e produtos farmacéuticos do presidente guatemalteco ao que era Ministro de Indias, José Gálvez y Gallardo. Tras anos de servizo polos mares caribeños pasou a depender das autoridades militares en Ferrol. Lucas Labrada recolle que no 1792 entra na Coruña un bergantín, con ese nome, de 45 t procedente de Ferrol con bombas, por conta da súa Maxestade. Deuse de baixa con anterioridade a 1809.
- No 1788 a Real Compañía de Filipinas (xurdida da liquidación da Compañía Guipuzcuana de Caracas) fleta o bergantín de 130 Tn *S. Juan Bautista* dende Pasajes cara a Maracaibo (Venezuela). O temos facendo esa ruta nos anos seguintes. Hai constancia no porto de Santander da súa entrada no período 1786-90, procedentes de la Guayra (Venezuela).
- Outro que no 1799 que tiña por capitán e Maestre a Joseph Balaguer y Ravasa, que facía a ruta de Alfaques e Málaga a Veracruz (México) con xéneros, fíos, amendoas, augardente, viño tinto, etc.
- O Diario de Barcelona de marzo de 1802 da conta dunha embarcación con ese nome que chega ao porto de Barcelona, procedente de Malta e Cálleri, con algodón, fíos e outros xéneros. En 1819 estaba, procedente de Alexandría, no lazareto de Mahón cumprindo corentena.
- No 1803-1804 coincidindo no tempo co *S. Juan Bautista* deste artigo hai outro que dende Santander fai ruta de comercio ata La Guayra (Venezuela)
- No 1809 rexístrase en Cádiz a saída cara a Cartaxena de Indias dun Bergantín *San Juan Bautista*.
- En 1810 participou un bergantín *San Juan Bautista*, como transporte de tropa, na expedición conxunta dunha flotilla española e inglesa contra a ocupación francesa en portos do Cantábrico.
- No ano 1816 tamén construíuse nos estaleiros de Plentzia outro bergantín, homónimo aos anteriores, de 90 T.
- En 1867 hai unha desgarradora descrición feita polo propio capitán das peripecias sufridas nunha tormenta que rematou co afundimento do bergantín e salvación *in extremis* da tripulación.
- En 1893 afunde preto da illa de Ons, a consecuencia dun temporal, un bergantín chamado *S. Juan Bautista*.

**2** Que ampliaría o abano comezado fai dous anos co artigo, no nº 10 desta mesma revista, titulado «O bergantín-goleta *Joven Casimiro*» pp. 7-11: <http://bit.ly/2mAQd4F>

**3** Quero agradecer expresamente as facilidades dadas por Julita Rodríguez Galup para que puidera ver, estudar, copiar, etc. a documentación orixinal aquí mencionada.



"Libro Principal de Abordo do Bergantín nomeado San Juan Bautista, seu capitán Juan Galup y Vergés de Calella en Cataluña construído por o mesmo en dita vila nos anos 1800, 1, 2 e seus Interesados (socios) son os seguintes"

## Calella

Ao igual que outras localidades do Maresme litoral<sup>4</sup>, Calella enfrontouse ao mar, dende os seus inicios como pobo mariñeiro, cunha longa praia e con poucas posibilidades de fondeadoiro natural resgardado que servira de porto de atraque axeitado para embarcacións de certo porte que precisan calado, servizos apropiados, etc. Mais esas mesmas “gafas do tempo” permitiríanos mirar épocas dunha Calella industriosa atenzada polo mar e polo campo. Un pobo onde a fabricación de medias de seda e algodóns, a produción de viño e a carpintaría de ribeira, en representación do mundo do mar, déronse a man co carácter emprendedor das súas xentes. E así constituíronse numerosas compañías dedicadas ao comercio con eses produtos, que os espallaban polas costas do Mediterráneo e ambos lados do Atlántico.



Postal antiga da praia de Calella

## O barco: Bergantín San Juan Bautista

Grazas a este pulo comercial hai períodos nos que as praias de Calella teñen unha numerosa presenza de xentes que traballan no mar e para o mar como, entre outros, os que o fan nas carpinterías de ribeira.

Uns deses carpinteiros son os Juan Galup (pai e fillo) que no ano 1800 deciden construír para si un barco que dedicarían ao comercio. Ao longo de algo máis de dous anos fan un bergantín<sup>5</sup> que no momento da botadura poñen o nome do seu santo: San Juan Bautista.



Porto de Barcelona. Século XIX

É un barco grande, 180 toneladas, polo que teñen que levalo a un porto próximo que reúna as condicións precisas para o seu fondeo. Polas características do porto e por posuír nel unha oficina<sup>6</sup> para as xestións comerciais o elixido é o Puerto de la Cruz de Barcelona.

Pero, o bergantín S. Juan Bautista era realmente da familia Galup? Poderíamos dicir que aínda que na documentación do barco recoñécese Juan Galup como propietario único, non é así xa que nos mesmos libros de contas da embarcación nomea aos primeiros socios<sup>7</sup>, así como a porcentaxe de cada un. Hai abundante bibliografía que apunta coma sistema habitual na Cataluña do s. XIX que para a cons-

4 Canet de Mar, Pineda de Mar, Santa Susanna, Malgrat de Mar, etc.

5 Bergantín: Embarcación utilizada entre os séculos XVI-XIX. Tiña dous paus, o maior á popa, nos que aparellaban velas cadradas ou redondas de grande superficie o que facía que fora un barco rápido e, pola súa estrutura, manexable e moi axeitado para o comercio.

6 Era propiedade dun socio, a compañía Alsina, March y Cona.

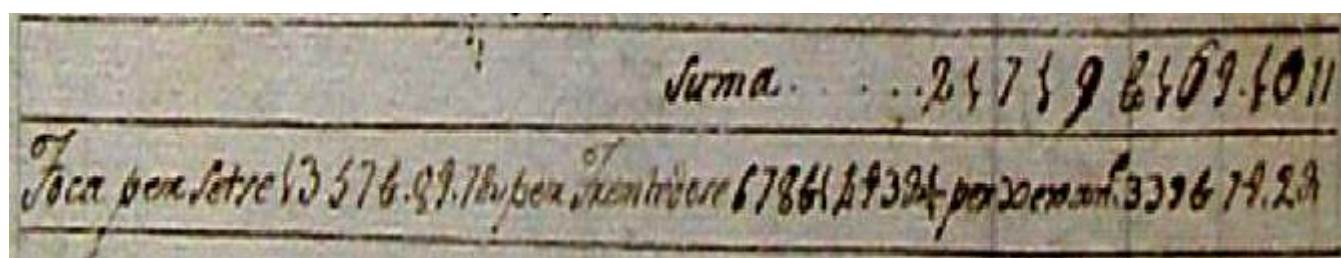
7 Interesados ou parçoners.

trución dun barco, sobre todo dos grandes, facíanse cun grupo de copropietarios que aportaban unha parte máis ou menos relevante do capital tendo en conta que o custo total do barco dividíase en 32 partes e cada un que desexaba inverter facíase con media (1/64), unha (1/32), dúas (1/16) ou máis partes desa fracción<sup>8</sup>.

No caso do S. Juan aparecen citados cunha participación de 1/64, por valor de 339 libras 7 soldos 2 diñeiros<sup>9</sup>: Joseph March y Cona, Joan Burcet de Blanes, Pera Planas de Santa Coloma de Fernes, Joan Marques de Masamas, Salvador Martorell, Antonia Batista e Ramón Arigot de Malgrat. Cunha participación de metade de 1/64, por valor de 169 lb 6 s 2

d: Quizsa (Quirica) Bigas e son Conat de Palafolls. E o Patrón Ignasi Tremujar có 1/32, por valor de 678 lb, 14 s e 3 d.

Sinalar que nesta relación de socios faltan algunhas futuras incorporacións tal e como pode verse, Anexo III, na relación societaria do reparto das ganancias da 1ª viaxe comercial. Nesta relación aparecen todos os irmáns Galup Vergés (Juan, Narciso, Tomás e Jerónimo) aínda que sen sinalar porcentaxe, que se supón é do que resta para completar o reparto. O custo total do bergantín, que aparece na documentación onde están anotados minuciosamente todos os gastos do mesmo, ascenden a 21.719 lb 16 s 6 d.



Suma total e anotación do que 'toca' a 1/16, 1/32 e 1/64 parte

### Francesc Moreu i Oliver, Patrón

Todo barco, e moito máis se pretende dedicarse ao comercio, precisa dun patrón capaz de sucar mares e océanos, que o dirixa con temón firme e seguro, así como que saiba enfrontarse ás tarefas do mercado. E este ten que conxugar a experiencia de mando en periplos mariños coa lealdade á casa armadora. E para facelo máis difícil, conséntase no caso do S. Juan Bautista a urxencia por ter patrón pois precisábase este nomeamento para facer canto antes os trámites necesarios para poder navegar e comerciar, como pagar á Escribanía do Tribunal, despachar o Rol, patente de navegación<sup>10</sup> e sanidade, Aduana, solicitar Práctico, etc. Próximo a este perfil e dis-

posto a saír cara a portos americanos, o atoparon na mesma Calella. Chamábase Francesc Moreu i Oliver (1783-1818), mozo de vinte anos, pero con longa tradición familiar no mundo do mar xa que seu avó, Pere, era pescador de baixura e o seu pai, Ramón, mariñeiro de cabotaxe. En canto á súa experiencia en mando, fora curta no tempo<sup>11</sup> pero avalada polas viaxes no Bergantín *La Purísima Concepción* e, como 2º piloto, encargado da derrota da fragata San Erasmo, ambas a Veracruz (México).

Na documentación familiar dos Moreu depositada no Arquivo Histórico de Mataró, Escribanía de Mariña, atópase a "*Escritura de patronía interina del bergantí Sant Joan Baptista a favor de Francesc*

<sup>8</sup> Normalmente había un ou dous promotores maioritarios e o resto dos socios aportaban pequenas cantidades. Tamén os socios adoitaban ser da mesma bisbarra pero de distintas poboacións. Aspectos estes, de contención monetaria e dispersión xeográfica, que evitaban unha concentración de risco económica e social.

<sup>9</sup> A partir de agora utilizarei as abreviaturas 'lb' para libras (lliures), 's' para soldos (sous) e 'd' para diñeiro (diners).

<sup>10</sup> Documento que autoriza ao barco para navegar por los mares baixo pavillón da nacionalidade da bandeira e lexitima ao Capitán/Patrón para o exercicio das súas funcións a bordo.

<sup>11</sup> Examinouse de piloto en setembro de 1801 na "Escuela Náutica de Barcelona" para "hacer viages a Veracruz con el Bergn La Purísima Concepción su Patn Miql Martunell y Alsina de Calella" segundo aparece na inscrición, en decembro dese mesmo ano, que aparece no rexistro do "Libro de la Escuela: alumnos de la Real Escuela de Náutica" de Arenys de Mar" (1879-11813), Folio 416. Arxiu Històric Fidel Fita de Arenys de Mar.

*Moreu i Oliver*” feita ante notario<sup>12</sup> o 30 de abril de 1803. Nela pódense observar as condicións xerais dun contrato de Patrón<sup>13</sup> con cláusulas específicas para a viaxe concreta. Neste caso resaltar o aspecto de Patrón interino e de ser contratado para unha só viaxe o que sería, á súa vez, unha premonición para o propio bergantín.

No contrato non se especifica a cantidade a cobrar. Esta, segundo se deduce da contabilidade, era un salario fixo de 100 pesos [ps] de 128 cuartos [qs] ao mes o que lle xerou unha retribución total de 767 ps 6 rs [reais]<sup>14</sup> pola viaxe de ida e volta a Veracruz.

### Viaxe Barcelona-Veracruz-Barcelona

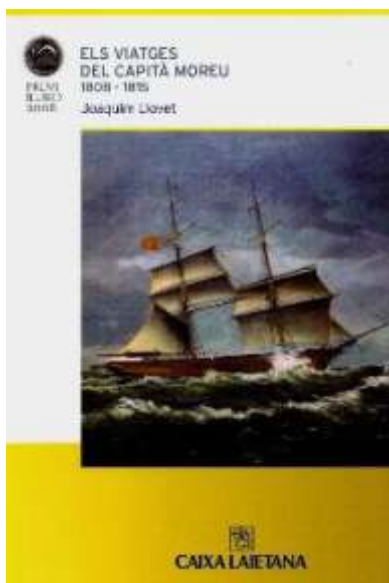
Dende finais de abril de 1803, tal como mencionamos, está o bergantín S. Juan Bautista ancorado no Porto de Barcelona dando os últimos retoques, facendo probas de navegación, aprovisionándose, ultimando as xestións necesarias, conseguir Patrón e tripulación, etc. para que poida izar velas cara o comercio americano. De feito o día 21 dese mes estábanse a cargar cousas como viño, leña... que continuarán nos meses seguintes, priorizando nestes os trámites burocráticos.

Chegado o mes de xullo publicí-tanse na prensa local<sup>15</sup> os preparativos para a viaxe á espera de completar carga e pasaxeiros. E fano nos seguintes termos: “*O bergantín San*

*Juan Bautista, seu capitán Don Francisco Moreu e maestre*<sup>16</sup> *Don Juan Galup y Verges, ten rexistro aberto para Veracruz, e sairá con toda brevidade por ter máis de media carga segura: os suxeitos que quixesen embarcar poderán conferirse con dito maestre que o atoparán na casa dos señores Alsina, March e Cona, rúa da Esgrima*”.

E dous meses despois, o 12 de setembro de 1803 “*fixose á vela con destino a Veracruz o Bergantín San Juan Bautista, seu capitán Don Juan Galup y Verges, o que leva de xéneros do Reino 5.995 varas de encaixes de fío, 531 ¼ ducias de pares de medias de algodón, 2.165 resmas de papel branco, 2.023 arrobas de augardente, 2.462 ídem de viño, 39.911 varas de cotóns en lenzos pintados; 1.503 libras de seda tecida e manufacturada e outros efectos; e do estranxeiro 155 varas de casimira, 4.600 libras de aceiro e outros xéneros, por valor todos de 966.480*

*reais*.”<sup>17</sup>. Os primeiros días de navegación pararon en distintos portos da actual comunidade Valenciana, como Peñíscola<sup>18</sup> ou Morviedro<sup>19</sup> (a actual Sagunto), e Andaluza como Málaga<sup>20</sup> onde, para protexerse no seu paso polo la zona do estreito e atlántica dos barcos ingleses, recollen unha Certificación do consulado dese país. Loxicamente aproveitan para repoñer provisiones (galiñas, sebo, aceite, leña, carne, chocolate, café, etc.). En anotacións posteriores compróbase que na viaxe de ida levaron tamén un pasaxeiro.



**12** E que transcribe Joaquim Llovet en «Els viatges del capità Moreu (1808-1815)», Mataró 2009, pp.145-147

**13** Para "rexer, gobernar, administrar, defender e patronear segundo o uso e estilo do Mar". Compromiso de lealdade co propietario e barco en xeral (fletes, lucros...). Restringindo a utilización dos cartos á provisión de comida, reparacións de danos, gastos de habilitación para distintos mares (América e Mar Bático 1/10 dos fletes que ganare e para a Costa Galega, Viscaia e Portugal o 5%). Cítase como actuar en caso de enfermidade (pode encargar a outro) e ata contempla a posibilidade de naufragio no que podería vender o que resultara salvado...

**14** Repartíronse en dúas veces: á ida cobrou 451 ps 6 rs en Veracruz e, á volta, 316 ps en Barcelona.

**15** Diario de Barcelona. Nº. 191 do 10 de xullo 1803, páxs. 877-878.

**16** Segundo Fernández Torres, Antonio (2007). «Diario de a bordo». Clío (70) "o maestre nos veleiros antigos era o encargado de que o estado do barco fora óptimo antes de partir, así como dos aspectos económicos e de intendencia"

**17** El Correo mercantil de España y sus Indias. 26 de setembro de 1803, páxs. 615-616.

**18** 16 de setembro de 1803.

**19** Do 19 ao 21 de setembro de 1803.

**20** Do 29 de setembro ao 8 de outubro de 1803.

O día 30 de decembro xa están fondeados en Veracruz pero non será ata o 4 de xaneiro de 1804 cando se constate a actuación do Práctico para entralos no porto así como, en días sucesivos, a descarga das 207 toneladas de distintos produtos que compoñen o frete do bergantín.

Dados os antecedentes de utilización da sede de Alsina, March e Cona na rúa barcelonesa da Esgri-ma, anteriormente citada, e polos intereses societarios no barco e carga, que, coa supervisión e control de Juan Galup, a recepción, venda, etc. sería nas instalacións que a compañía tiña nesa localidade ao mando do representante e socio da mesma, Josep Cona<sup>21</sup>.

No mes de febreiro comezan os preparativos para a volta: revisión de carpintería, cargar auga, viño

etc. A última información que temos en Veracruz do barco ou a tripulación é do 14 de marzo de 1804 cando se lle pagan 28 ps 8 rs. ao Práctico por sacalos do Porto. O día 3 de maio están entrando no porto de Cádiz onde fan coretena. Neste porto só baixa a terra Joan Galup, como capitán e coma xestor das xestións burocráticas e 3 pasaxeiros que pola viaxe dende Veracruz pagaron 382 libras.

O 24 de xuño de 1804, logo de pouco máis de 280 días, chegan ao porto de Barcelona onde descargan as ganancias e as mercadorías adquiridas en Veracruz.

E, o que sería primeira e última viaxe completa de Barcelona-Veracruz-Barcelona, como embarcación da casa Galup e socios, remata a nivel contable o 8 de xullo de 1804.

## Resumo<sup>22</sup> de gastos/ingresos e outros datos

### Gastos viaxe ida: Barcelona – Veracruz (México)

Lugar	Datas	Gastos <sup>23</sup>
Barcelona .....	21-04-1803 a 07-09-1803 .....	2.171 lb
Peñíscola .....	16-09-1803 .....	9 lb
Morviedro .....	19 ao 21-09-1803 .....	137 lb
Málaga .....	29-09-1803 / 08-10-1803 .....	338 lb
Veracruz .....	30-12-1803 .....	368 lb
<b>Total....</b>		<b>3.023 lb=1.612 p<sup>s</sup></b>
Veracruz <sup>24</sup> .....	04-01-1804 / 18-02-1804 .....	708 p <sup>s</sup>
<b>Total ida....</b>		<b>2.320 p<sup>s</sup></b>
<b>Frete liquido da viaxe de ida .....</b>		<b>7.171 p<sup>s</sup></b>
<i>Ingresos (Manutención pasaxeiro e por 2 pipas de viño) .....</i>		<b>223 p<sup>s</sup></b>
<i>Gastos (velas, habilitación, salarios Piloto, Pilotín e outros) ...</i>		<b>3.679 p<sup>s</sup></b>
<b>Restan líquidos.....</b>		<b>3.715 p<sup>s</sup></b>

*Destes 3.715 pesos hai que quitarlle unha metade (1.857 ps 5 rs) para pagar á tripulación<sup>25</sup> e a outra metade son as ganancias do frete que se enviou de Barcelona a Veracruz. Constátase que, ao igual que se foxe un tripulante, repártese entre a confraría de San Telmo a razón de 1/41 e 1/58 partes na ida e na volta, cunha contía total de 92 pesos.*

<sup>21</sup> Pois Francesc Alsina, socio maioritario sempre estivo en Barcelona e Miquel March, en Veracruz con Josep Cona xa volvera á cidade Condal.

<sup>22</sup> Elaborado a partires da documentación do libro de Contas do barco.

<sup>23</sup> Redondeo á libra.

<sup>24</sup> Estancia, Trámites, etc. contabilizados coma "gastos de ida". A moeda: pesos fortes e reais.

<sup>25</sup> Sen contar co Piloto e Pilotín que cobran 451 ps e 189 ps, respectivamente cada 6 meses. Ver reparto entre a tripulación no Anexo II.

### Gastos viaxe volta: Veracruz (México) – Barcelona

Lugar	Datas	Gastos <sup>26</sup>
Veracruz .....	22-02-1804 a 14-03-1804 .....	966 p <sup>s</sup>
Cádiz .....	03 a 10-05-1804 .....	139 p <sup>s</sup>
Barcelona.....	24-06-1804 .....	88 p <sup>s</sup>
<b>Total volta....</b>		<b>1.193 p<sup>s</sup></b>

<b>Frete líquido da viaxe de volta .....</b>	<b>9.289 p<sup>s</sup></b>
<i>Ingresos (Pola pasaxe de 3 homes dende Veracruz a Cádiz ...</i>	<b>382 p<sup>s</sup></b>
<i>Gastos (velas, habilitación, salarios Piloto, Pilotín e outros) ...</i>	<b>3.050 p<sup>s</sup></b>
<b>Restan líquidos.....</b>	<b>6.621 p<sup>s</sup></b>

Unha vez máis dos 6.621 pesos sepáranse 2.809 ps para pagar á tripulación<sup>27</sup> e o resto son as ganancias do frete que se trouxo de Veracruz a Barcelona.

Polo tanto o Total líquido pola viaxe completa ascende a 5.667 pesos, cantidade que se reparte entre todos os copropietarios/socios de forma proporcional ás fraccións invertidas na totalidade da embarcación.

Tal e como se reflicte no Anexo I ou ben se deduce do mesmo:

- Os socios alleos ao núcleo familiar Galup Vergés posúen o 45/64 do capital polo que lle corresponde 3.985 ps (na táboa está como moeda contable a libra, soldo e diñeiro)

- Á familia Galup, da que non se especifica reparto, correspóndelle o 19/64 restantes que ascende a 1.682 ps. A esta cantidade habería que engadirille as que gañaron os Galup28 na propia viaxe en función dos seus cargos no barco: Joan (capitán): 566 ps 19 rs 4 ms. Narciso (mariñeiro) e Gerónimo (carpinteiro): 421 ps 14 rs 26 ms cada un.

#### Viaxe Barcelona, Tarragona ...

Dende a data de 29 de agosto de 1804 comezan a anotarse os gastos de aprovisionamento e preparación para unha nova viaxe a Veracruz do bergantín S. Juan Bautista.

Mais esta vez vemos que o capitán non é Juan senón seu irmán Narciso Galup Vergés. El é o encargado de levar a contabilidade dos gastos e para iso utiliza o idioma catalán.

De Narciso Galup temos unha pequena descrición no “Registre d’alumnes i pràctiques de la Reial Esco-

la de Nàutica de 1779 a 1813” de Arenys de Mar<sup>29</sup>: “Recio, ollos pardos, solteiro”<sup>30</sup>.

Xa cos permisos en regra, a finais de outubro saen de Barcelona con destino a Tarragona onde ten rexistrada actividade dende o 12 de novembro ata o 11 de decembro. Moito tempo de espera para pouco máis que cargar algo de viño e aceite...

Quizais por problemas de seguridade nas costas españolas... O único certo é que a partires destas datas non temos constancia da actividade comercial deste bergantín...

<sup>26</sup> Redondeo á libra.

<sup>27</sup> Anexo III

<sup>28</sup> Coa excepción de Tomás Galup que non ía.

<sup>29</sup> Arxiu Històric Fidel Fita -Arenys de Mar na Sèrie: "Registre d'alumnes i pràctiques de la Reial Escola de Nàutica" de 1779 a 1813 de Arenys de Mar. Referència: GC. 198 Fol. 596/317.

<sup>30</sup> Nese momento. Logo casaría con Magdalena Vergés Coll.

Gastos da 2ª viaxe ida: Barcelona – Veracruz (México)			
Lugar	Datas		Gastos <sup>31</sup>
Barcelona .....	29-08-1804 a 26-10-1804	.....	2.231 lb
Tarragona .....	12-11-1804 a 11-12-1804	.....	197 lb
<b>Total....</b>			<b>2.428 lb</b>

### O pouco que se sabe...

Case coincidente coa a botadura do San Juan Bautista dáse na flota española un tempo curto de relativa tranquilidade no comercio atlántico. O noso status de país neutral vese alterado coa ruptura da Paz asinada en Amiens entre Gran Bretaña e Francia o que nos obriga, por compromisos, un tanto forzados, a axudar a esta última. O que provoca, a finais do 1804, que sen previo aviso nin declaración de guerra sexa atacada unha pequena escuadra española, cargada de mercadorías, ouro, prata, etc. fronte ás costas portuguesas. A partir deste feito non só nos atacaban os militares ingleses senón tamén barcos en curso ao servizo destes. Para contrarrestar enviáse a todos os portos unha Real Orde que dicía:

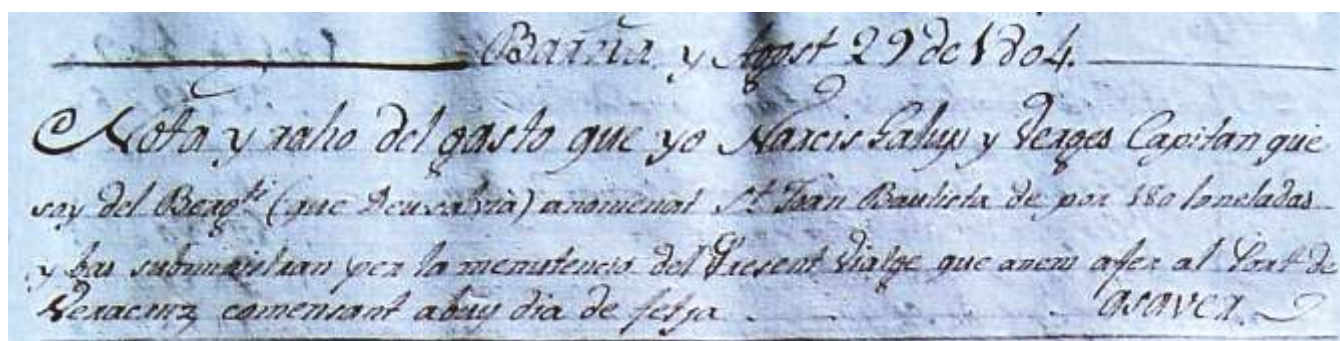
*“Los Buques de Guerra ingleses, y los corsarios de esta nación, baten y apresan las Embarcaciones Españolas, tanto las del Rey, como la de los particulares, y nos hostilizan por cuantos medios pueden. En esta virtud, quiere S. M., que por nuestra parte, se haga lo mismo con los Buques, y toda especie de propiedad del rey de Inglaterra, y con las de sus Vasallo. De orden de S. M. lo aviso a V.E. para*

*que obre como que estamos en guerra<sup>32</sup> con la Gran Bretaña, sin embargo de que no se haya hecho pública declaración de ella, y no solo defienda V.E. de todo insulto en territorio, cuyo gobierno le está confiado, aino hostilice al enemigo hasta donde quepa en las fuerzas de que V:E. Dispone.*

*Le traslado a V.S. para que su gobierno y noticia del Comercio... Enterada la Junta ha acordado que como se practica, se haga notorio al Comercio. Barcelona 13 de Diciembre de 1804 Antonio Buena-ventura Gasso<sup>33</sup>”*

Os portos están bloqueados<sup>34</sup> ou vixiados na distancia por uns e por outros na busca de presas e riquezas fáciles. Tense dado que a unha mesma embarcación nun período de horas foi “recoñecida por un corsario francés e tres ingleses”<sup>35</sup>.

Algo así aconteceu ao bergantín San Juan Bautista. Logo da súa estadía no porto de Tarragona camiño da súa 2ª viaxe a Veracruz, non temos máis noticias do barco que a referencia ao intento que fixo a familia Galup, en 1810, “para ver si recobra el Bergantín<sup>36</sup> San Juan represado por el Inglés del Francés”.



"Nota e razón para o gasto que eu Narcis Galup e Vergés capitán que son do Bergtín (que Deusalvia) chamado San Joan Bautista de 180 toneladas e baixo fornecen para a manutención da Viaxe actual que imos facer ao Porto de Veracruz, comezando no día da data".

31 Redondeo á libra.

32 Declarada unha semana despois.

33 Diario de Barcelona. Nº. 349 do 14 decembro 1804, pp. 1625-1626.

34 Barcelona o foi no 1805.

35 Diario de Barcelona. 1804.

36 O bergantín era un barco moi cobizado para pór a curso pois era doado de artillar así como rápido e de fácil manobra o que facilitaba moito os apresamentos.



É a partires desta declaración cando iniciamos as pescudas, que ata agora foron infrutuosas, para rescatar da memoria do tempo o que lle aconteceu a partires de xullo de 1804. Todo sería máis doado se atopáramos a documentación coas declaracións efectuadas por Juan Galup (pai) e que quedan enunciadas nunha borrosa nota no libro Principal de abordo do Bergantín que transcribo textualmente:

*“La Prima o bien sea el Primo pídoles agarrados tienen que yo Narciso Galup y Vergés se los entregué a 20 de mayo de 1852 los papeles siguientes:*

*El Poder que mi padre hizo a Fontradona y termino de Algeciras en 1810 para ver si recobra el Bergantín San Juan represado por el Ingles del Frances. Las diligencias practicadas con declaraciones*

*con que constata como los franceses lo sacaron del puerto de Barcelona para armar en corso y una exposición que mi padre hizo en aquel entonces por cuyos papeles tiene que hoy se puede cobrar alguna cosa y de examinado las ha de entregar a mi Sra Madre.”* Logo ten uns engadidos con outro tipo de tinta e letra: *“(se devolvieron)”* e remata con outra anotación debaixo que semella posterior: *“Los tiene D. José M<sup>a</sup> Guerra que se le entregaron en abril de 1884”*.

O dito, de coñecer o que lle aconteceu ao San Juan Bautista<sup>37</sup> de seguro que non só daba para outro artigo senón que quizais para unha longa novela. Pero iso pode ser motivo doutras indagacións e, sobre todo, de moita sorte para a memoria da navegación ...

## ANEXO I

Barnâ Juliol 24 de 1804

*Diem nosaltres los abaix firmats Ynteresats que som del Bergantí anomenat St. Joan Baptista que lo manava Joan Galup e Vergés de la vila de Calella com tenim rebut, per falta de Joan, de son Germa Narcis Galup y Vergés las Partidas que cada hu baix se exprese a Comta delguan que ha fe tal mensionat Bergantí en e viatge de Veracruz de anada y vinguda<sup>38</sup>.*

	16	32	64		lb	s	d
Joan Galup y Vergés	....	....	....				
Sôr Joan Vergés y Basart	2	....	....	1.125	"	"	"
Narcis Galup y Vergés	....	....	....				
D <sup>o</sup> Juan de Brugada	....	1	....	281	"	5	"
D <sup>o</sup> Juan de Brugada y Compañía	....	1	....	281	"	5	"
Sôr Ramón Sala y Valls de Barna	....	1	....	281	"	5	"
Sôr Manuel Bargés	....	1	....	281	"	5	"
Sôr Bonaventura Moreu	....	1	....	281	"	5	"
Sôr Salvador Batista	....	1	....	281	"	5	"
Sôr Narcis Buch	....	1	....	281	"	5	"
Sôr Fran <sup>co</sup> Alsina y Costas	....	1	....	281	"	5	"
Sôr Joan Ventura Casalins	....	1	....	281	"	5	"
Sôr Miquel Martorell y Alsina	....	1	....	281	"	5	"
Sôr Miquel Nimois	....	1	....	281	"	5	"
Geroni Galup y Vergés	....	....	....				

<sup>37</sup> Algúns autores sitúan ao S. Juan Bautista no escenario do enfrontamento entre a escuadra inglesa e a hispano-francesa fronte as costas de Trafalgar no aciago día do 21 de outubro de 1805.

<sup>38</sup> *"Dicimos nos os abaixo asinantes socios que somos do Bergantín chamado St. Juan Bautista que o mandaba Joan Galup e Vergés da vila de Calella como recibimos, por falta de Juan, do seu irmán Narcis Galup e Vergés as Partidas que cada un abaixo se exprese en Conta de canto fixo o mencionado Bergantín na viaxe de Veracruz de ida e volta"*

	16	32	64		lb	s	d
<i>Patro Ignasi Tramujas</i>	.....	1	.....	281	"	5	"
<i>Sra Geltrudias Robira y Tordana</i>	.....	.....	1	140	"	12	6
<i>Tomás Galup y Vergés</i>	.....	.....	.....				
<i>D<sup>o</sup> Juan de Saleta</i>	.....	.....	1	140	"	12	6
<i>Sôr Quirzé Plasis</i>	.....	.....	1	140	"	12	6
<i>Sôr Fran<sup>co</sup> Martorell y Fugasot</i>	.....	.....	1	140	"	12	6
<i>Sôr Miquel March</i>	.....	.....	1	140	"	12	6
<i>Sôr Jph March y Cona</i>	.....	.....	1	140	"	12	6
<i>Sôr Joan Burcet</i>	.....	.....	1	140	"	12	6
<i>Sôr Pera Planas</i>	.....	.....	1	140	"	12	6
<i>Sôr Joan Marques</i>	.....	.....	1	140	"	12	6
<i>Sôr Salvador Martorell</i>	.....	.....	1	140	"	12	6
<i>Sra Antonia Batista</i>	.....	.....	1	140	"	12	6
<i>SS Quirza Bigas y son Conat</i>	.....	.....	1	175	"	15	7
<i>Sôr Ramón Arigot</i>	.....	.....	1	140	"	12	6

## ANEXO II

Nota de lo que corresponde a cada uno de los yndividuos en la repartision de los 1.857 ps 5 rs \$ .....asaver.

	Quarts	Medios 1/4			
x <i>Juan Galup - Capitan</i>	4		179	p <sup>s</sup>	r <sup>s</sup>
x <i>Fran<sup>co</sup> Ysern - Contra mestre</i>	4		179	"	"
x <i>Carlos Reynals - Agregado</i>	2	½	111	"	7
<i>Narciso Galup</i>	3		131	"	2
<i>Geronimo Galup - Carpintero</i>	3		131	"	2
x <i>Juan Nubellas - Gelefate</i>	3		131	"	2
x <i>Reymundo Mayol</i>	3		131	"	2
x <i>Salvi Gener - Dispensero</i>	3		131	"	2
x <i>Jose Bori</i>	3		131	"	2
x <i>Matias de Bagur</i>	3		131	"	2
x <i>Jonas de id</i>	2	½	111	"	7
x <i>Jose Bibó</i>	2	½	111	"	7
x <i>Juan Ginebre</i>	2		89	"	4
x <i>Miqueló Bilanes</i>	1		44	"	6
x <i>Manuel Ferrán</i>	1		44	"	6
x <i>S<sup>n</sup> Telmo</i>	1		44	"	6
	<b>41</b>	½ quarts	<b>1.857</b>	"	<b>1</b>
<i>Repartense los 1.857 p<sup>s</sup> 5 r<sup>s</sup> por los 83 medios quarts</i>					
<i>Veracruz Febrero 21 de 1804</i>					

### ANEXO III

Handwritten ledger with columns of numbers and text. The text includes 'medio', 'tres', and 'quatro'.

#### Reparto da xente

	Quartaro					
Capitan	4	387	p <sup>s</sup>	19	r <sup>s</sup>	4 m <sup>s</sup>
Contramaestre	4	387	"	19	"	4 "
Narciso	3	290	"	12	"	26 "
Geronimo	3	290	"	12	"	26 "
Salvi	3	290	"	12	"	26 "
Ramon	3	290	"	12	"	26 "
Matias	3	290	"	12	"	26 "
Jonas	3	290	"	12	"	26 "
Bilanes	1 1/4	121	"	1	"	33 "
Manel	1 1/4	121	"	1	"	33 "
S <sup>n</sup> Telmo	1/2	48	"	8	"	22 "
	29	2.809	p <sup>s</sup>	10	r <sup>s</sup>	5 m <sup>s</sup>
	2					
	58 medios					

#### BIBLIOGRAFÍA:

- Arquivo de Julita Rodríguez Galup  
 Arxiu Històric Fidel Fita -Arenys de Mar  
 FELIU FRANCH, Joan: «Dinero color azul cobalto: el negocio americano de la cerámica de la provincia de Castellón en el siglo XIX». Castelló de la Plana, 2005: Publicacions de la Universitat Jaume I. Biblioteca de les aules; 15. Pp. 231.
- GUIARD Y LARRAURI, Teófilo: «La industria naval vizcaína (Anotaciones históricas y estadísticas desde sus orígenes hasta 1917)», 2ª edición corrixida e aumentada por Manuel Basas Fernández. Bilbao: Biblioteca Vascongada Villar, 1968.
- LLOVET, Joaquim: «Alsina, March i Cona (1794-1808). Tràfic colonial, bloqueig marítim i comerç de neutrals», Caixa D'Estalvis Laietana. Mataró, 1986. Edit. Rafael Dalmau-Barcelona. Premi Iluro 1985
- LLOVET, Joaquim: «Constructors navals de l'ex-provincia marítima de Mataró (1816-1875)», Caixa D'Estalvis Laietana. Mataró, 1971. Edit. Rafael Dalmau-Barcelona. Premi Iluro 1970
- LLOVET, Joaquim: «Els viatges del capità Moreu (1808-1815)», Caixa D'Estalvis Laietana. Mataró, 2009. Edit. Rafael Dalmau-Barcelona. Premi Iluro 2008
- LLOVET, Joaquim: «La matrícula de mar i la província de marina de Mataró al segle XVIII», Caixa D'Estalvis Laietana. Mataró, 1980. Edit. Rafael Dalmau-Barcelona. Premi Iluro 1979
- LÓPEZ DÍAZ, M<sup>a</sup> Teresa e DOMÍNGUEZ CAMACHO, Antonio: «Catálogo de documentos histórico farmacéuticos del Archivo General de Indias». Universidad de Sevilla, 1983, pp. 234
- LUCAS LABRADA, José: «Descripción económica del reyno de Galicia». Junta de gobierno del Real Consulado de la Coruña. Ferrol, 1804, pp. 343
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes: «Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y Análisis Comparativo», 2ª edición. Donostia: Diputación Foral de Gipuzkoa, Departamento para la Innovación y para la Sociedad del Conocimiento, 2004
- PAZOS PÉREZ, Lino J.: «Veleros en el tráfico Marítimo con Cuba (1800-1900)». Demaré Ediciós. Pontevedra, 2016
- PINET PLASENCIA, Adela: «La Península de Yucatán en el Archivo General de la Nación». Universidad Nacional Autónoma de México e C. I.H. de Mesoamérica e o estado de Chiapas. México, 1998, pp. 434.
- VALDÉS, ANTONIO JOSÉ: «Historia de la isla de Cuba, y en especial de La Habana». 2 Vol. Oficina de la Cena. La Habana, 1813, pp. 404
- VICENTE, Marta V.: «Clothing the Spanish Empire: Families and the Calico Trade in the Early Modern Atlantic World». Palgrave Macmillan. New York, 2006
- YÁÑEZ GALLARDO, César: «Emigración ultramarina y familia catalana en el siglo XIX», Caixa D'Estalvis Laietana. Mataró, 1994. Edit. Rafael Dalmau-Barcelona. Premi Iluro 1994
- Xornais: *Diario de Barcelona (1803 e 1804)*, *El Correo mercantil de España y sus Indias (1803)*