

OS GALOS

REVISTA DE DIVULGACIÓN DA
CULTURA MARÍTIMA E FLUVIAL



BUCU 2019
Nº 13

Naufraxio do bergantín goleta *Virgen del Mar* en Cabo Udra, Bueu*

Lino Pazos

A Dirección General de Rentas Estancadas, segundo documento datado en Madrid o 24 de outubro de 1854, contemplaba a obrigación de manter nos seus establecementos un mínimo de “*fanegas de sal que debe haber cuando menos de repuesto permanente en cada uno de los alfolíes y depósitos*”, detallando a súa procedencia, sendo a provincia de Pontevedra a que contaba con máis depósitos.¹

Esta mesma circular aclara que o alfolín e o depósito de Pontevedra cidade,² que tiña unha capacidade para albergar 46.000 fanegas de sal, tiña a obriga de subministrarse das salinas de Torrevieja ou San Fernando, debendo manter un mínimo de 16.000 da primeira e 1.000 da segunda.

O de Cangas tiña permiso para incluír sal de Ibiza, máis cara que as demais, mentres Marín, con capacidade de tan só 2.500 fanegas pero cun consumo anual de 20.000, avituallárase de Torrevieja e San Fernando.³

É precisamente ao depósito de Marín ao que se dirixía o bergantín goleta⁴ *Virgen del Mar* que cargara nas súas adegas 2.800 quintales⁵ de sal en San Fer-

nando, Cádiz, nos últimos días do mes de novembro de 1856, e navegaba ao mando do capitán Vicente Ortuño, cumprindo co acordado co contratista encargado dos fornecementos e conducións marítimas, Antonio Miranda e Hijo.⁶

As condicións no Golfo de Cádiz non presaxiaban o temporal co que se tería que enfrontar o capitán Ortuño ao longo da costa portuguesa, sobre a que

xa se viron na necesidade de aferrar velas e incluso alixeirar a cuberta desfondando as pipas da aguada e botando ao mar parte da cubertada consistente en caixas de produtos diversos para que o mar desaugara polos *imbornales*.

Pero o océano resistíase a deixalos navegar en paz; o sexto día de navegación, pasado Oporto, á altura de Viana do Castelo, o vento rifou a maior que xa ía aferrada, le-

vándose o botalón e parte da obra morta, quedando o barco durmido durante uns minutos sobre a banda de babor, recibindo, neste caso por fortuna, outro golpe de mar que o drizou, continuando practicamente a pau seco rumbo ás Cíes, a cuxo socairo pensaban recalar co fin de reparar as avarías sufridas,



O Café de Levante, punto de reunión dos mariños que arribaban a Cádiz

* AHP Hacienda. Legajo 7192

¹ Ademais do alfolín de Pontevedra, Cangas e Marín que citamos, tamén había depósitos de sal en Cambados, Redondela, Vigo, Vilagarcía, Baiona e A Guardia.

² Creio que nese momento só o superaba o de Sevilla, que tiña capacidade para 60.000 fanegas de sal, sendo tamén o seu consumo anual moi superior, acadando as 120.000 fanegas.

³ Esta condición mudaría co tempo; en 1862 Marín xa contaba con alfolín e depósito, podendo subministrarse tamén de sales de Ibiza, como puidemos confirmar co arribo de barcos a este porto de aquela procedencia.

⁴ Este tipo de aparello podese denominar *goleta de gaviás*, si leva máis dunha verga no pau de proa. Ter en conta, segundo nos di Baistrocchi no seu traballo *Arte Naval* que, o “bergantín goleta arbola dos palos, el trinquete cruzado y el mayor sin cruzar”.

⁵ Aínda que carecemos dos datos do barco, deducimos pola carga que transportaba que, pasada a toneladas (1 quintal equivale a 100 kg) son 280, tería unha eslora de arredor de 30 metros por 8 de manga e tres de puntal, similar ao da fotografía extraída de *Westcountry Shipwrecks*, que acompaña este artigo.

⁶ O contratista era o encargado de que sempre houbera nos alfolíns a cantidade mínima recomendada, sendo o responsable da pesaxe do produto e pago de tódolos gastos “que se causen desde que se reciba la sal en el peso de las Fábricas (no barco ou transporte terrestre) hasta que la deje entregada en los almacenes de la Hacienda”.

pero todo foi en van, a tempestade empuxábaos por fóra delas ata que saltou ao noroeste podendo gobernar cara a boca da ría de Pontevedra, escorados, facendo auga e coa tripulación extenuada.

As bombas levaban traballando dous días seguidos a base de quendas de tres horas pero eran incapaces de achicar a auga que entraba polas costuras anegando a adega onde se encontraba o sal, formando unha perigosa pasta que a cada bandazo ameazaba con desfondar o barco.

O Boeiro estralaba no medio da tempestade que parecía tragarse as illas mentres o capitán tentaba por todos os medios manter o errático rumbo.



O Boeiro despois dun perigoso arrecife

Grazas á protesta de mar do capitán do *Adela* que, con sal de Ibiza, se dirixía ao alfolín de Pontevedra, sufrindo as mesmas condicións do mar, coñecemos as peripecias polas que pasou o noso buque: *Al poco le entró un extraordinario golpe de mar que le llenó la cubierta cuyas puertas de sotavento abrió para desaguarla, observando en las bombas, por lo mucho que trabajaba el buque, seis pulgadas de agua por hora; a las doce le cargaron chubascos del N.O. con huracanes de viento, mucho mar y agua, sosteniéndose todo lo posible con el objeto de no decaer tanto para sotavento, pero a pesar que la nave mareaba bastante bien y de los esfuerzos empleados, les entró otro golpe de mar que llenó la cubierta obligándole a arriar el velacho, cargar el trinquete y cangrejo, romper parte de la obra muerta y abrir las puertas de sotavento para que saliese el agua, y desembarazar el buque, que no podía aguantar el viento N.O. y la mar espantosa del viento anotado y del Oeste; más observando*

que lejos de minorar aumentaba extraordinariamente el temporal, las mares bramantes y contrastadas tanto que el buque no hacía diligencia, a la una y media reunió y consultó a su contramaestre y tripulación sobre el estado lamentable en que se hallaban, y se acordó unánimemente en arribar...

Por fin, sobre as sete da tarde albiscouse na escuridade, xa pechada polos chuvascos, a illa de Onza, tendo que facer un último esforzo para poderen entrar na ría, cousa que non conseguiron debido a unha traidora racha de vento que os empuxou sobre o cabo Udra, onde o *Virgen del Mar* quedaría finalmente embarrancado.

A serenidade do capitán Ortuño e a veteranía da súa tripulación, logrou que o sinistro non se cobrase ningunha vítima, saltando a terra no medio da escuridade, coa roupa esnaquizada e o corpo mallado debido aos esforzos realizados para agarrarse ás rochas, pero con vida.

Os náufragos comunicaron o accidente na primeira casa que se atoparon, sendo atendidos polos veciños que, en bo número, achegáronse á costa para observar como o mar desfecía o barco levando á praia de Mourisca restos do aparello e madeiras dos costados.

Ao pouco presentouse no lugar dos feitos o carabineiro Cayetano Martínez Fontán encargado do punto do resguardo de Bueu, que en cuanto puido deu parte aos seus superiores; o expediente, que o tramitaría a Administración de Rentas de Cangas o 9 de



Praia de Mourisca, ande foron a parar os restos do Virgen del Mar



Cabo Udra

decembro de 1856, vai asinado por Francisco Fontenla e Plá e recolle o seguinte: *En el día de ayer naufragó el bergantín goleta Virgen del Mar, de la matrícula de Almería, su capitán D. Vicente Ortuño, en la Punta de Udra en el puerto de Beluso de este Distrito (de Cangas), el cual venía cargado de sal procedente de Cádiz para Marín; y en su consecuencia he tomado todas las medidas de mi incumbencia para ver de ocurrir a su salvamento, y hasta hoy solo han salido algunos fragmentos a flor de agua, sospechando que nada más del cargamento pueda salvarse en virtud de haberse sumergido dicho buque. Sin embargo continúo a la vista y de lo que ocurra dará a V. E. parte.*



O concello Constitucional de Bueu toma cartas no asunto, manifestando “haber fracasado” un buque con cargamento de sal: *En la mañana de hoy he tenido noticia de (8 diciembre 1856) que en el sitio que denominan Punta de Udra, inmediato a la playa de*

Mourisca,⁷ término de la parroquia de Santa M^a de Beluso, de este Distrito, fracasó como a las dos de la madrugada el bergantín goleta Virgen de la Mar, su capitán D. Vicente Orduño, que procedente de Cádiz parece se dirigía a la villa de Marín con cargamento de Sal, según todas las probabilidades tanto el expresado capitán, como la demás tripulación que se hallara dicho barco dotado, se han salvado felizmente, sin que por ahora se tenga conocimiento de que haya que lamentar más desgracia que la acaecida. Firma o escrito o propio alcalde, Agustín Pla Avelle.⁸

Aínda que xa non se podía facer nada por salvar o barco, os carabineiros non puideron achegarse ao lugar do naufraxio por mar, debido a que o temporal impedía saír a súa falúa.

O capitán da 1^a Compañía da Comandancia de Carabineros del Reino, de Pontevedra, Pedro de Prado, recibe o comunicado do seu subordinado e así llo comunica aos superiores:

El carabinero Cayetano Martínez Fontán encargado del punto de Bueu me da el parte; pongo en su conocimiento que en la noche del siete para el ocho naufragó un barco valenciano (por la matrícula) cargado de sal... ordenándole que preste por su parte y la fuerza de sus órdenes cuantos auxilios sean necesarios y ofrezca la más estricta vigilancia con los efectos que arroje el mar, custodiándolos y dándome puntual aviso de cuanto ocurra puesto que a consecuencia del gran temporal que se experimenta no puede salir la falúa de este puerto.

⁷ Este dato pode servir aos “buscadores de naufraxios” para datar algúns dos seus achádegos.

⁸ Agustín Pla Avelle sería alcalde de Bueu no período 1856-59 (Web Bueu, xestionada por Arturo Sánchez Cidrás)