

A UNIOS

Nº 22

ABRIL 2017



ASOCIACION CULTURAL

Pineiróns



AS PROTESTAS DOS CAPITÁNS. 2ª PARTE RÍA DE AROUSA I

Por: Emilio Ferrer Jaureguizar

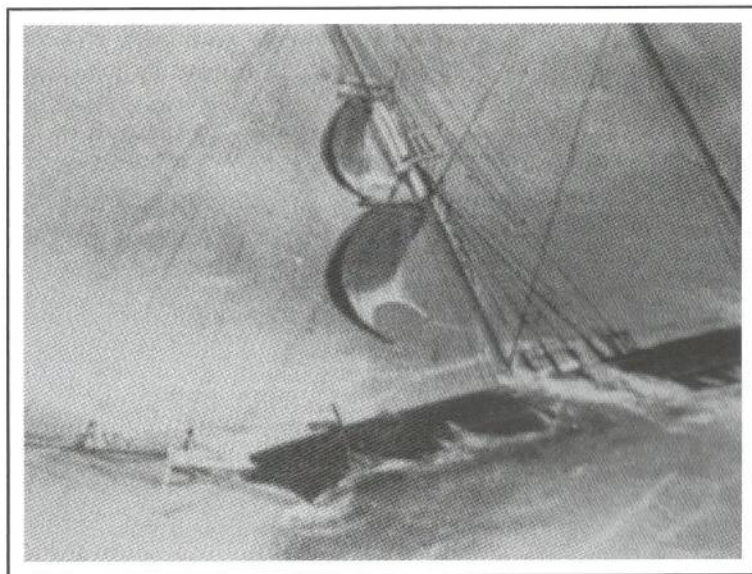
Continuando coa serie de artigos iniciada o pasado ano nestas páxinas, repasarei algúns dos protocolos notariais do Arquivo Histórico da Universidade de Santiago. Só os que están dixitalizados e corresponden ao distrito notarial de Noia; xa que existen decenas deles máis, pero o seu acceso é moi laborioso debido á súa dispersión por distintos arquivos de Galicia.

Como comentei o ano pasado, as protestas dos capitáns realizábanse por diversos motivos, entre eles están os estragos sufridos polo buque, a perda de toda a carga así como os danos padecidos por esta, os retrasos soportados na entrega da mesma, ou ben noutros casos, como son as protestas polo sal, por falta de remuneración dos contratos á entrega da mesma nos alfolíes da real facenda, xeralmente pola falla de fondos. E existe outro grupo de protestas, máis luctuosas e desgraciadas, no que se refire á perda dalgún tripulante durante a travesía.

A fórmula notarial era, excepto nas do sal, a seguinte: **“...por lo que protesta una, dos, tres y las veces que hiciera falta contra el mar, el viento...”,** etc.

Con estas protestas, os capitáns cubríanse as costas no referente á súa responsabilidade sobre os danos e retrasos sufridos polos buques e a súa carga ou polo falecemento dun mariñeiro.

Para os investigadores estes protocolos notariais son un tesouro debido á gran información que conteñen, como pode ser: O nome e tipo de buque, o nome do capitán, o do piloto e tripulantes e incluso, nalgún caso, o nome do armador e dos pasaxeiros se os houbera, as toneladas e a matrícula do buque, o porto de carga, o cargamento e a súa cantidade, o porto de destino, a climatoloxía e os ventos predominantes na época do ano na que se produciu o suceso. En fin, toda unha cantidade de información que doutra maneira non vería a luz.



Comezarei entón a transcribir e resumir os sucesos que me parecen máis relevantes dunha serie de protestas relatadas polos protagonistas aos notarios da Ría de Arousa aínda que, como veremos, os contratemplos producíronse a moitas millas de distancia.

O 28 de xaneiro de 1828: *<El capitán del Bergantín Goleta español nombrada “Santa Teresa” de la matrícula de Santa Eugenia, D. Manuel Pérez vecino y de la matrícula de la misma localidad refiere en el Caramiñal que da la vela en el puerto de Málaga el día diez de diciembre con ocho tripulantes y que al día siguiente cruzando el estrecho el tripulante Manuel Martínez de Santa Eugenia, muchacho de fogón, fue a proa a hacer una diligencia natural y desapareció, siendo inútiles todos los esfuerzos por parte del capitán y tripulantes para recuperarlo>.*

O 26 de novembro de 1829: *<Cuenta en el Caramiñal D. Mateo Carril de Cádiz, capitán del Bergantín Goleta “La Pastora” de la matrícula de Cádiz que carga de sal y dos pipas y media de aceite en esa ciudad con destino a los reales alfolíes de la villa de Marín y con muy mal tiempo y vientos desfavorables pasaron el cabo San Vicente, las Berlingas, Oporto y no pudieron acercarse a las islas Cíes y Ons fueron a recalar al Cabo Villano, donde permanecieron cinco días hasta que salió el viento NO fuerte que les condujo hasta la isla de Ons donde otra vez un viento desfavorable les alejó cinco leguas en una noche, pero que a la mañana siguiente pueden recalar en este puerto del Caramiñal>.*

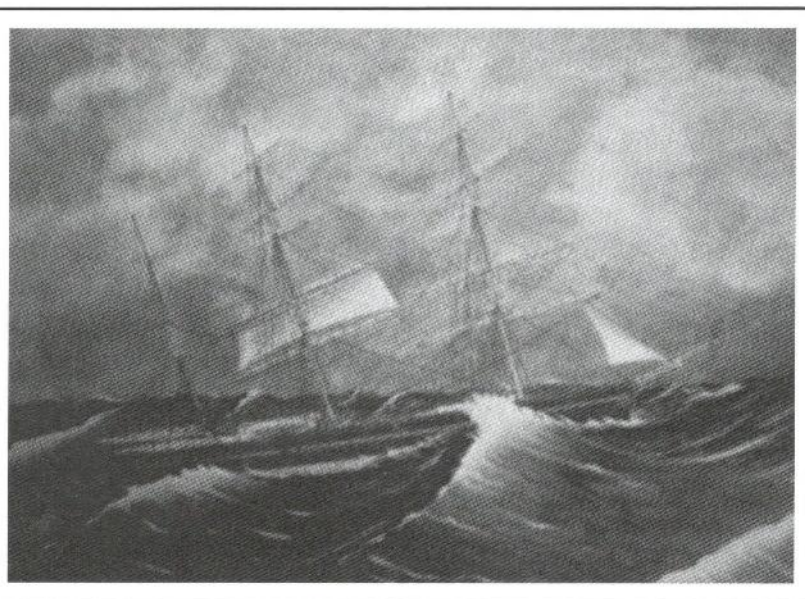
Tamén no Caramiñal, o 2 de decembro de 1929: *<Dice D. Antonio Sendón de Santa Eugenia, capitán del Queche “San Antonio y Ánimas” que carga en esa localidad sardinas, maíz y jamones con destino a Canarias pero que un*

contratiempo tan terrible que casi hace ir a pique el buque le empuja a salvar el Cabo Finisterre y refugiarse en Camariñas, días después regresa al puerto de salida>.

O 20 de decembro de 1829: < *Relata D. Roque Hervilla de Puerto del Son y capitán del Queche “Agustina Carmen”, con carga de sal en Torrevieja para los alfolíes de Betanzos y dos pipas de vino catalán, ocho cajas de jabón y tres piezas de cotonia, sufren un contratiempo en el estrecho que les obliga a arribar a Algeciras una noche y al día siguiente zarpan de nuevo y a la altura de Aveiro un Leste tan fuerte que corren a la vía más de treinta leguas a la mar , lo grueso que se puso ese elemento, los golpes de las formidables olas y la tempestad derecha que aguantaron fue la causa de que se le rindiera el buque anegándose y con todos los marineros a la bomba anclan en el día de ayer al puerto de Santa Eugenia de Riveira. Protesta por los desperfectos de la carga. El mismo capitán formaliza una protesta ante el mismo notario del Caramiñal el día 6 de Enero de 1830, cuando siguiendo viaje hacia Betanzos en el cabo Finisterre rompe el palo mayor y la mayor parte de la cubierta por lo que arriba al puerto de Corrubedo>.*

Xa máis adiante, o 4 de abril de 1830: < *D. José María de Abalo, de Carril, capitán de la Goleta “Anita” de la matrícula de Carril , dice en el Caramiñal que carga en Cádiz sal para Marín y pasajeros para Carril, que después de pasar el cabo San Vicente y a la altura de Oporto de unas catorce leguas a la mar ,con viento SW fuerte a la violencia de una ola le cayó un hombre al agua por la proa y que fue en vano la búsqueda del infeliz náufrago ya que sucedió a medianoche y aunque llamó a lista a toda la tripulación y pasajeros no apareció Antonio esperón , marinero y vecino de San Genjo , estando a bordo su primo Juan esperón de la misma vecindad. Sin más remedio continúa la navegación hasta ésta ría porque tenía la obligación de echar en el Carril los pasajeros. Entre otros testigos oculares, comparecen Juan Esperón de San Genjo y Juan Pombo de la parroquia de Arra>.*

Ao ano seguinte, o 23 de xaneiro de 1831: < *Comparece ante el notario del Caramiñal D. Jaime Vaello de Villajoyosa capitán de la Bombarda “Virgen del Carmen” también de esa misma matrícula y dice que carga en Torrevieja sal, 17 pipas de vino y una porción de espartería para D. Agustín Ferrer del Caramiñal y que a la altura de Oporto y Mondego pierden el juanete y la jarcia, echan al mar parte de la sal, una y media pipas de vino , dos cabos ,uno de esparto y otro de cáñamo, media pipa de carbón y bastante aceite. Relata que sólo con la mayor alcanzan los 10 nudos>.*



O 6 de febreiro de 1832, un ano despois: < *D. José Miffus vecino de Camariñas capitán y dueño del Bergantín Goleta “Nuestra Señora del Carmen” de la matrícula de Camariñas , cuenta ante el notario del Caramiñal que carga sal en Torrevieja con destino a Corcubión y que ratifica en todo la protesta notificada en Setúbal de donde siguió la navegación hasta el día que saltó el viento al NNO con tanta violencia que fue preciso ponerse a correr a la vía con un solo bolso de trinquete sorteando los grandes mares , y a las diez de la noche se le encapilló tan fuerte golpe de mar por la popa que entendieron ser víctimas en aquél momento de su furor, pero la divina providencia quiso que se llenasen todas las empavesadas de ambos costados , el fogón, desfondó la lancha y, en fin hasta rompió un cuartel de la escotilla por donde se anegaban, los víveres se le averiaron y perdieron el trinquete que desapareció , colocaron el velacho y también se lo llevó el viento, de manera que el ver el buque es ver una miseria. Se agrega a todo esto la circunstancia de no poder descansar porque se está dando siempre a las bombas por las cuales salió mucha sal. Así corriendo a lo que diese de sí el destino, se puso en la latitud N 33° 56' y longitud occidental de Cádiz W4° 7' , es decir 70 leguas de las Canarias , en cuya situación comenzó a templarse el tiempo y con vientos bonancibles siguieron navegando hasta Sagres para hacer pan y agua, de donde salieron hasta ayer para montar los bajos de Corrubedo que con viento muy recio, serrazón y mucha*

mar no lo pudo conseguir y una treboada por la travesía le hizo arribar y entrar a todo trance en esta ría y anclar en la rada de este puerto>.

Uns meses máis tarde, o día 3 de xullo de 1832: < El vecino de Villajoyosa. Jerónimo Abello capitán y dueño del Jabeque “El Invencible” de la matrícula de esa localidad relata ante el notario del Caramiñal que después de haber cargado en Torrevieja sal para los alfolíes de Betanzos ,y espartería y cáscara de pino para los puertos de Marín y Villagarcía ,y precisamente después de haber descargado en Villagarcía salen de la ría y es entre las islas de Sálvora y Ons cuando les entró el viento por el NNO navegando hasta el día siguiente latitud N 42° 34’ y longitud W 2° 52’ que observó que el barco estaba rendido y hacía 14 pulgadas de agua, siendo indispensable tomar rizos a la gavia y velachos con cuya operación se le rindió totalmente el palo mayor hasta ponerle en estado de arribar a todo trance en esta ría, pero por no haber podido entrar en ella por el viento contrario tuvo que arribar en el punto que llaman La Barrosa donde fondearon. Al día siguiente y con mucho cuidado por las averías, entran en esta ría>.

Algo máis de dous anos despois, o día 9 de maio de 1834: < Comparece ante el notario del Caramiñal D. José de Chan, D. Manuel Ferreirós capitán del Queche “San Antonio y Ánimas” de la matrícula de Carril el cual expone que después de haber salido de la Bahía de Cádiz cargado con 708 fanegas de sal de las reales fábricas de San Fernando con destino a los reales alfolíes de la contigua villa de la Puebla del Deán, protesta esta ocurrencia imprevista una , dos ,tres y las más veces necesarias por hallarse en tiempo y forma ,no solo contra el contratista de dicha ciudad de Cádiz por quien viene fletado, sino contra su encargado en este partido D. Juan Mames vecino del Coto de Goyanes y más personas que resulten cómplices en los expuestos perjuicios y demoras que están experimentando ya, sin que pueda percibir motivo justo para ello>.

Anos máis tarde, en concreto o 29 de outubro de 1844: < El notario de Santa Eugenia de Riveira D. José Gabriel de Marcos da fe de la protesta realizada por D. Domingo Sendón Bazarra capitán, piloto y dueño del Bergantín “Iris” de la matrícula de Muros. El cual manifiesta que sale del puerto de Cádiz después de haber cargado 2.000 fanegas de sal con destino a Cambados hasta que les cargó el viento por el ENE con gruesa mar reconociéndose en latitud N 38° 56’ y longitud W 4° 44’ del meridiano de Cádiz, que no fue capaz de resistirlo a pesar de las distintas maniobras verificadas no obstante de mantenerse a la capa, determinó con la tripulación poner el buque a la vía evitando la ruina y ser desarbolado mediante ya sufriera bastante pérdida de aparejo; y en éste estado reconocieron los horizontes cubiertos de carices achubascados con el viento más fuerte y engrosada la mar la mar la cual entraba por todas partes rompiendo cuanto se hallaba y llevándose parte de la empavesada de ambos costados , desfondando el bote de popa y lancha y a fin de alijar (aligerar?) el buque a que no zozobrase arrojaron al mar el fogón, la cadena, una verga de gavia y un mastelero de respeto, hallándose ya desfondado el almacén de aguada , no pudiendo verificarlo(sic) de las anclas por hallarse trincadas a los palos a causa de haber nuevamente entrado con mayor violencia la mar en el buque dejándole cuasi sumergido. Viéndose con la tripulación en tan fatal situación, acordaron echar parte del cargamento se sal a la mar por la camarasa (sic) y rancho de proa y lo han hecho durante tres horas consiguiendo con ello el alivio en parte del Buque. A continuación, con descanso de la mar y el viento siguen el rumbo con dirección al destino, embocando la Ría de Arosa desde el paralelo del Cabo Sines (¿¿) la mañana del día de ayer sin serle posible entrar en la Bahía de Cambados por lo cerrado de los horizontes y falta de práctico guareciéndose en el puerto de santa Eugenia de Riveyra.....protesta contra la mar, el viento y sus olas y más que haya lugar, una, dos, tres, y las más veces necesarias para que las pérdidas y averías que se consideren no sean de su cuenta ni de la tripulación...>.

Como vemos despois da lectura destas testemuñas, un chega á conclusión de que a vida dos tripulantes dos veleiros desa época non era doada, nin moito menos!!!

No próximo capítulo seguirei con outros protocolos de protestas en notarias da Ría de Arousa.

Documentación: AHUS: Protocolos, Fe notarial, Noia (Coruña).

Notas do autor:

1º.- Imaxes cedidas por D. Ramiro Villoch Herrera. Prohibida a súa reprodución sen permiso expreso do mesmo.

2º.- Intentei ser o máis fiel posible ao texto orixinal dos documentos para que foran o máis intelixible posible, incluso no seu resumo, espero telo conseguido.