

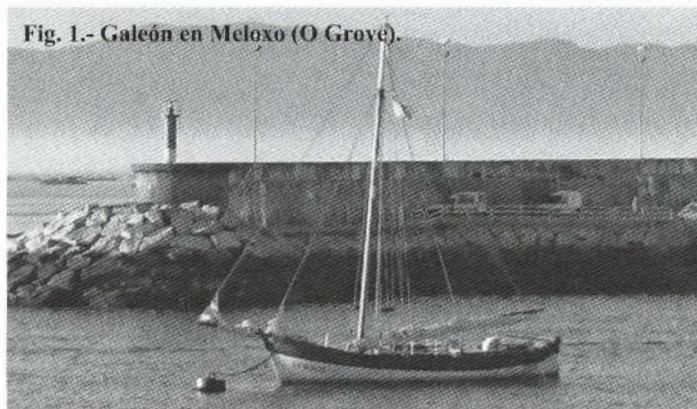
AS PROTESTAS DOS CAPITÁNS *RÍA DE AROUSA (III)*

Por: Emilio Ferrer Jaureguizar

Seguindo co tema que describimos durante os anteriores números desta revista, vou a entrar agora noutros episodios que nos serán máis recoñecibles, en canto a que se desenvolven total ou parcialmente na Ría de Arousa, narrados por dous patróns de Galeón e rexistrados polo notario do Caramiñal D. José Gabriel de Marcos.

Antes de nada, debo facer unhas consideracións sobre os galeóns. Estes buques miden entre nove e doce metros de eslora, por tanto están un chanzo por debaixo do quechemarín que mide 16 ou 17 metros de eslora, e por iso dedicábanse a travesías máis curtas xeralmente entre as Rías. Despois dun repaso de hemerotecas e protocolos notariais, atopamos que entre as mercadorías que transportaban atopábanse: barro, tellas, papel (das fábricas de Noia á Coruña), patacas, trigo, cebolas, cal, madeira, táboas, millo, pipas baleiras, sardiñas, augardente, mobles, viño, aceite, coiros, fardería, cacao, louza, taboado e arcos, vidros, arcos augardente, fariña,...

Fig. 1.- Galeón en Meloxo (O Grove).



O primeiro dos relatos, segundo consta no protocolo notarial do AHUS (1), rexístrase o día 25 de outubro de 1859 e di así:

“...Manuel Martínez de Villanueva de Arosa patrón del Galeón *San Antonio* y *Animas* de la misma matrícula contrató con Francisco Dios, también de Villanueva, la conducción de Escama de Sardina (2) a entregar en el puerto de Sada al mismo cargador. En efecto provisto de todo lo necesario, observando la mar buena y viento favorable se hizo a la vela el veinte del corriente siguiendo desde Villanueva hasta las inmediaciones de santa Eugenia adonde arribaron con motivo de la grande

cerrazón y viento del sur recio, donde permanecieron hasta el día veinte y dos, que despejando el tiempo con viento flojo por el Nordeste, continuaron el viaje hasta el anoecer del mismo día; que hallándose a unas seis leguas de los bajos de Corrubedo, rolando el viento por el Norte fuerte con malos semblantes y mar muy gruesa del Oeste Noroeste, acordó con su tripulación (3) refugiarse en el puerto de Corrubedo (4) donde ancló a las ocho de la noche del citado día, permaneciendo en él hasta el veinte y cuatro; y observando que el viento se había llamado al Noroeste y que los semblantes salían con bastante fuerza del Sur y Sudoeste, desconfiando de la situación en que se hallaban anclados por no ser puerto de seguridad, dispusieron de conformidad salir de allí para el puerto de Santa Eugenia, como de mayor seguridad, verificándolo a las dos de la tarde de dicho veinte y cuatro, y llegando a franquearse por el canal de los Carreyros de Salvora entrando en la ría se quedó el referido viento con que venían y entró por el Sur con mucha fuerza y cerrazón de aguas obligándoles a tomar rizos que dejar con la vela menos posible; y al llegar a la Ayró (5) no pudiendo resistir ninguna vela se arriaron a plan corriendo a palo seco en dirección a Santa Eugenia; pero de repente cargó tanto la cerrazón que perdieron de vista todos los objetos de la costa. En este estado y acosa de las ocho de la noche siguiendo su dirección, notaron que a una caída de la mar tocó el galeón en un bajo que llaman las Yeguas con cuyo golpe se rompieron los fierros de abajo del timón y continuaron en marcha valiéndose de las marinerías oportunas hasta que se hallaron en medio de embarcaciones de pesca y mayores que por ellos vinieron en conocimiento se hallaban en la Bahía de Santa Eugenia donde anclaron, echando a la mar los tres rizones, y amarrándose como pudieron en medio de tanto viento y mucha mar a cosa de las dos de la noche y observando que el galeón a pesar del alijo de agua que venían haciendo desde la tocadura en el bajo, se iba trascalando (sic) a pique, dispusieron echar la lanchita a la mar para en ella salvar las vidas y al mismo tiempo proporcionar auxilio que ya pedían a voces, embarcando en ella los marineros Manuel Cores y Joaquín García que a un golpe de mar los desatraco del costado y llegaron a la playa de Coroso donde se salvaron, y en tan triste situación, viéndose sin lancha y sin los dos hombres que iban dentro, los tres que quedaron se decidieron antes de ponerse sus vidas en peligro

arriar los cabos por mano y dirigir el galeón a embarrancar en la playa donde se salvaron en dicha playa de Coroso a cosa de la una y media de la mañana del veinte y cinco.

Por lo tanto protesta una y las más veces necesarias en contra de la mar...etc., presenta como testigos a sus tripulantes Remigio de Vila, Manuel Cores, Joaquín García y Manuel Martínez Castela, siendo testigos instrumentales D. Juan Parada, D. Francisco Blanco y D. Antonio Ferreras vecinos y residentes en este pueblo.”

Sobre este documento é necesario facer algunhas consideracións:

- 1.- Arquivo Histórico Universidade de Santiago.
- 2.- Enorme sorpresa a que me produciu a lectura deste documento, xa que ata agora sabíase que a *escama de sardiña* vendíase para abono nas proximidades dos almacéns de salga pero non que se exportara a lugares tan distantes para a época como Sada, distante de Vilanova unhas 110 millas náuticas.
- 3.- Recordemos que xa noutros documentos vimos que as decisións importantes ante contratempos graves nos buques tomábanse entre toda a tripulación e pasaxe, se o houbera.
- 4.- Naquela época non existía porto construído en Corrubedo, por tanto debía tratarse dun refuxio natural.
- 5.- Tamén chamadas Eiroas, que son dúas formacións rochosas de gran tamaño que distan uns 320 metros da costa entre Castiñeiras e Riveira.

O outro documento que reproduzo en parte a continuación, redáctase no Caramiñal o día 15 de abril de 1862:

“Ante mi Agustín García Patrón del Galeón “*Pedro Mur*” de la matrícula de Villagarcía , porte de nueve toneladas y dijo: que el 12 del corriente y dos de la tarde ha salido con el expresado buque de la ciudad del Ferrol en lastre en dirección a este puerto viento ENE flojo el que continuó así hasta ponerse enfrente de los bajos de Baldayo, a las cinco de la tarde del mismo día y en este punto se forma un grande chubasco cargando el viento y la mar de tal manera que costó mucho trabajo aguantar la nave a cuyo efecto ha acordado con la tripulación tomar la vela todos los rizos, siguiendo así en esta singladura y a favor del viento hasta las ocho de la noche del expresado día con mar siempre gruesa y muy picada que se han puesto en paralelo con el Villano del Cabo de Camariñas; en esto vino un golpe de mar tan fuerte que hizo zozobrar el buque rompiendo el timón y llevando tres hombres al agua , esto es al declarante, el pasajero Rafael González y Juan Rosendo Luna el que pereció sin que pudiese salvarse, no obstante a los esfuerzos de toda la tripulación; y solo se han conseguido abordar los dos primeros, el uno cogido a la caña del timón y el otro a un cabo que tenía en la mano al tiempo de irse a la mar: cogieron los pedazos de aquél (el timón) y los arreglaron en disposición de poder aguantarse un poco corriendo enseguida en volina (6) por ver de guarecerse en la Ysla de Salvora, lo que han conseguido como a cosa de las ocho de la noche del trece, en cuyo puerto han reparado en parte las averías causadas, sin poder salir por lo recio que se mostraba el viento hasta el día de hoy a las cuatro de la mañana que templado aquel un poco y llamándose al SE llegaron a este puerto a las ocho de la misma; y presentándose ante mi Excmo. a las doce , formaliza la correspondiente protesta contra mar y viento , causas únicas del naufragio del Juan Rosendo Luna y averías causadas en el buque...Presentes también los tripulantes Miguel Antonio Castelo, Francisco Joaquín Rivadomar y el pasajero Rafael González...., firma el Rafael González y no los más por no saber..(7)”

6.- Debe referirse á expresión “bolina”, que é a posición do buque cinguíndose ao vento. Ordinariamente enténdese pola do ángulo de seis cuartas coa dirección de este, a contar dende proa ou dende o rumbo a que este se dirixe, aínda que hai buques que cinguen moito máis como os latinos e todos os de velas de coitelo (*Diccionario Marítimo Español de D. José de Lorenzo, D. Gonzalo de Murga e D. Martín Ferreiro, Madrid 1864*). Recordemos que unha cuarta equivale a 11 graos e 15 minutos na rosa náutica.

7.- Desgraciadamente era moi corrente entre os mariñeiros, como constatei nos numerosos documentos da época que lin para redactar esta serie de artigos.

Fig. 2.- O autor ao temón dun Galeón rumbo a Ons.

