

“La Naviera del Noroeste” Como os vapores Ons e Sálvora acaban matriculados en Barcelona



Por: Lino J. Pazos Pérez

O 15 de abril de 1901, Valentín García Escudero, notario de Pontevedra e o seu distrito, correspondente ao Colexio da Coruña, levanta acta da reunión celebrada no seu despacho ao que acoden José Bofill Molfullada¹, solteiro, industrial, veciño de Marín, Rafael Sáenz Díez, enxeñeiro de minas, casado, Luis Sobrino Rivas, médico e Ramón Peinador Vela, empregado, estes dous últimos viuvos, todos eles con capacidade legal para outorgar esta escritura de sociedade...

Nacía una armadora que agruparía ao máis “*granado*” da sociedade, non só de Marín, se non de Pontevedra, Coruña, Ourense, Madrid, etc., ademais de Inglaterra, como veremos.

A compañía, que se denominará “La Naviera del Noroeste” tería unha vida de vinte anos, con domicilio constituído en Marín, e un capital de 275.000 pts., dividido en “*quinientas cincuenta acciones de quinientas pesetas cada una*”.

A parte interesante deste documento consiste na relación das 68 persoas ou sociedades que se farían cargo de aportar o capital citado, entre os que atopamos personaxes tan representativos como Domingo Fernández, con dez accións, Justo Novás, con dous, Ángel Taboada, catro, Jesús Acuña Santos, dous, Rafael Montessino, catro, Eusebio Eraclio Méndez Vieta, dous, Antonio Pazos, dous, Bernardo Parada, dous e José Bofill, dous, todos eles residentes en Marín².

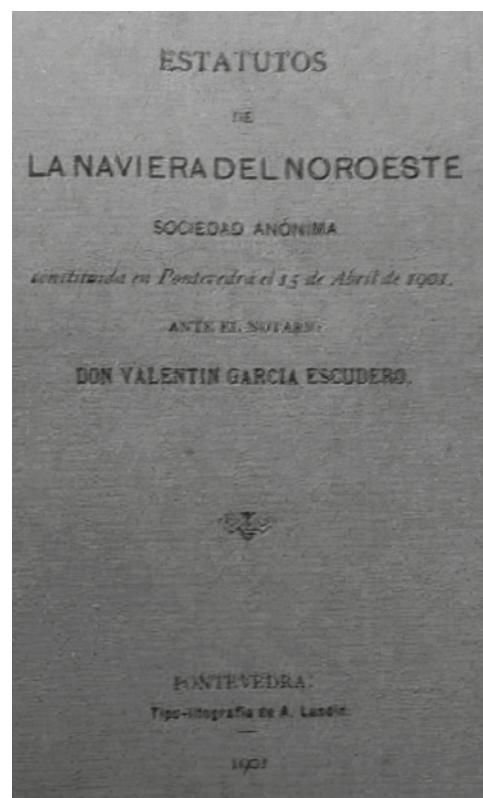
Bueu quedaría relegada á presenza de tan só unha familia, os Sres. Massó, que posiblemente non moi convencidos da seguridade da inversión adquirirían dúas accións.

De Pontevedra, confirmarían o seu interese por adquirir as participacións, Manuel Becerra Armesto, con catro, Luis Sobrino, dez, Alejandro Mon, dez, Eulogio Fonseca García, catro, Eulogio Fonseca, dúas, Rafael Sáenz Díez, catorce, Ramón Peinador, dez, Remigio Hevia, catro, Fernando Olmedo, dúas, ou o Marqués de Riestra, con vinte, ademais doutras 17 persoas máis.

De Ourense uniríanse á aventura financeira Miguel Prada e Vicente Vázquez, con dúas accións por cabeza. A capital de España estaría representada por Francisco de Federico, Alejandro de la Torre, Eduardo Vincenti e Luis de la Peña, con dez cada un, e Eugenio Montero Ríos, de Pontevedra pero residente en Madrid, con cinco.

A Coruña adquiriría oito accións, que estarían en mans de Manuel Díaz González e Dolores Flores de Rubine; de Santa Uxía, Martínez Fernández e Irmán, con catro e Emilio Colomer, con dez.

Gerardo Varela, de Noia, apostaba forte e facíase con 15 accións; Vilagarcía, Cameron Walter, con seis; A Pobra, Viúva de Villoch, dúas; Vigo, Ángel Sáenz Díaz, dúas, Joaquín Pérez, dez, Enrique Mulder, dúas, Fernando Conde, dúas, Antonio González, dúas, Sres. Ferrer y Cía., seis e Francisco Esténs, dúas.



NAVIERA DEL NOROESTE, PONTEVEDRA

¹ José Bofill Molfullada, de 32 anos, asóciase en 1899 con Herrero, formando unha sociedade denominada Herrero y Bofill, “*para la compra de sal, pinos, carbón...*” (PAZOS PÉREZ – BUDIÑO CARLÉS. *Pontones carboneros en Marín...*).

² Temos constancia de que varios destes inversores estaban relacionados coa industria da salga, como Fernández (que puidera ser da saga dos Cordero), ou Eusebio Eraclio Méndez Vieta, o mesmo que os Massó, de Bueu, e outros accionistas que apostarían pola nova compañía, como os Peinador, Riestra, Ferrer, Villoch, Estens, Goday, Lafuente, Llauguer... (PAZOS PÉREZ. *Fomentadores...*).

Vilanova de Arousa estaba representada, como non podía ser doutra maneira, polos conserveiros José e Manuel Goday Gual e Manuel Lafuente, Ricardo e Carmen LLauger, con dúas participacións por cabeza.

Santiago de Compostela levaba ao accionariado da *Naviera* a Pedro Páiz Lapido, que adquiriría cinco, e Sáenz Díaz, dúas. Padrón estaba representado por José García Núñez con dúas e José Sanmartín, con seis.

O capital estranxeiro, neste caso británico, estaría encarnado por Ed. T. Agins Ltda., e Marine Investment Co., de Londres, con cinco cada un dos grupos inversores.

O resto das accións, 195, que non atoparan inversor, quedarían en mans dos Sres. Herrero e Bofill.

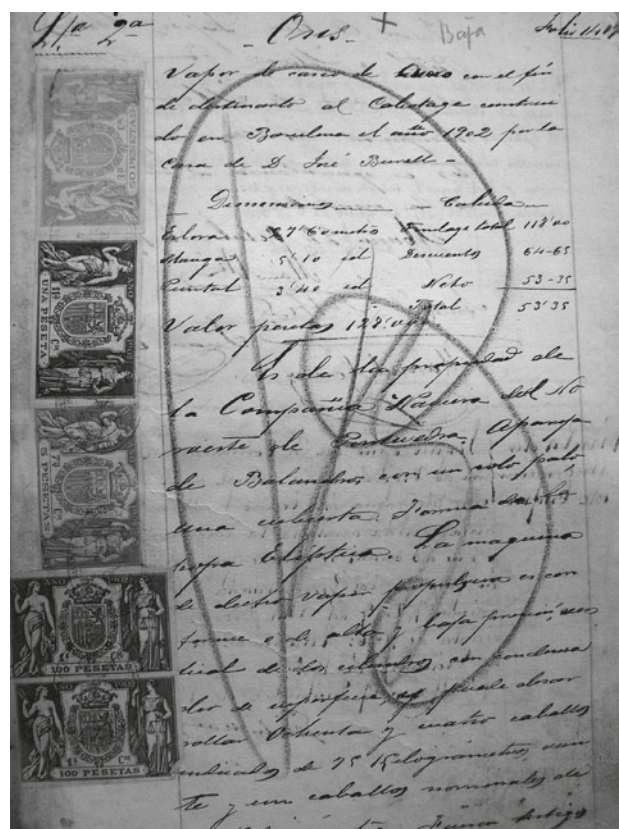
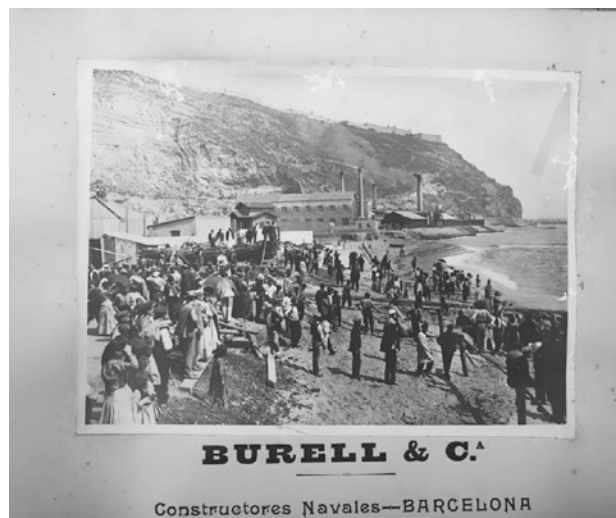
A aposta era importante, e o primeiro movemento sería o de encargar dous vapores a un estaleiro de Barcelona, considerado como un dos máis importantes do momento; os barcos estarían dotados das últimas innovacións en canto a sistemas de navegación, seguridade, etc.

O estaleiro escollido sería o de J. Burell, situado en Can Tunis (Casa Antúnez, por certo, barrio mariñeiro onde nacera miña nai) de Barcelona, fundado en 1895, que construíra o casco e as máquinas, tanto de vapor como de explosión (estes estaleiros, ao vender as súas instalacións barcelonesas a Astilleros Cardona en 1917, emprazáranse en Blanes pasando a denominarse Burell y Cía.³).

En canto os talleres recibiron a cantidade estipulada para a posta de quilla púxose mans á obra, quedando en realizarse os pagos oportunos así como os dous buques foran tomando forma.

Tratábase de dúas unidades xemelgas de 27,60 metros de eslora, 5,10 de manga, 3,40 de puntal, 118 TRB e 53,35 (67) netas; que montaban máquinas alternativas sistema compound de dos cilindros con condensador de superficie que lles proporcionaban 84 Cv indicados e 21 nominais, levando sobre cuberta un pau aparelado de balandro. Cada unidade estaba valorada en 128.000 pts.

Con mala sorte botáronse nas temperadas augas mediterráneas estes vapores que estaban pensados para levar o nome de dúas das nosas illas máis senlleiras, Ons e Sálvora, e cando digo mala sorte non me refiro a que naufragaran ou embarrancaran nos seus primeiros días, senón ao conflito entre o propietario do estaleiro e a casa armadora que os mandou construír, que se alongaría ata 1908.



Asento do vapor Ons (Arquivo da Capitanía Marítima do Porto de Marín)

3 GARCÍA DOMINGO. 80 anys de construcció naval a Tarragona. Astilleros de Tarragona.

COLABORA:



XUNTA DE GALICIA
CONSELLERÍA DE CULTURA,
EDUCACIÓN E UNIVERSIDADE

Todo comezaría cando o 18 de decembro de 1903 recibíase na Comandancia de Mariña de Vigo un telegrama do Ministerio de Mariña polo cal se anulaba a inscrición dos dous barcos en Marín, debido a que o construtor reclamaba á Naviera un “importe de 81.692,85 pts.”, según “mandamiento del Juzgado de 1ª Instancia de Pontevedra, por exhorto del juzgado de Barcelona”.

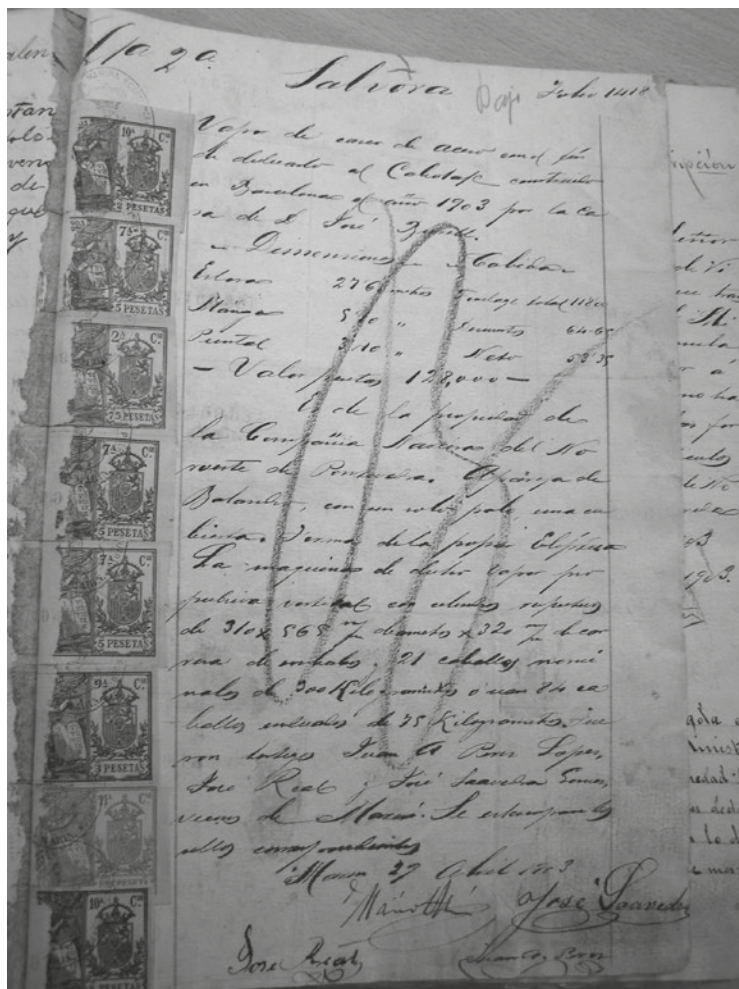
A difícil situación pola que pasaba a compañía, ou intereses achegados aos armadores principais, deu ao traste coa operación cando os barcos xa estaban a nome da “Naviera”, que co fin de non verse inmersa nun largo e posiblemente custoso preito co construtor, chega a un compromiso co seu representante⁴.

O resultado do acordo queda reflectido no documento que asinan as dúas partes ante o notario pontevedrés Valentín García Escudero⁵ o 10 de xuño de 1908, segundo o cal, “comparecen Rafael Sáenz, casado, Ingeniero de Minas, vecino de esa capital y Francisco Haman y Calvi, soltero, abogado que lo es de Barcelona como apoderado de José Burell y Magro, soltero, industrial y vecino de Barcelona... y Rafael Sáenz en representación de La Naviera del Noroeste, de Pontevedra.

Que la sociedad... encargó a J. Burell y este construyó dos vapores a quienes puso a uno el nombre de Sálvora y a otro el de Ons. Que inscritos dichos vapores a nombre de dicha sociedad en la Ayudantía de Marín, hoy Comandancia de esta capital, fue anulada tal inscripción en 18 de diciembre de 1903 por telegrama del Excmo. Sr. Ministro de Marina, declarándose válida como inscripción provisional a favor de dicha sociedad hasta que los tribunales ordinarios declaren quienes sean los propietarios de los dos vapores... con arreglo a la Real Orden de 4 de junio de 1904.

Que Rafael Sáenz celebró... convenio con el constructor de dichos buques para evitar los gastos que se ocasionaban con acceder a los Tribunales y acordaron que la inscripción de los ya referidos vapores Ons y Sálvora que según la mencionada Real Orden... (que se inscriberan) como provisional a nombre de “La Naviera del Noroeste de Pontevedra” se haga definitiva por el Ayudante de Marina de Marín o Comandante, según corresponda, a nombre de José Borell y Magro como único dueño de los mencionados vapores, renunciando, si fuera preciso, a favor del mismo de derechos que pudiera tener en la propiedad de tales buques La Naviera...⁶”. Asinan como testemuñas Faustino González Estonllo e Rogelio Luaces Peón.

Os barcos⁷, **Ons**, sinal de chamada JBNM, e **Sálvora**, JGPN, pasarían a matricularse en Barcelona cos folios 173 e 174 desa 2ª Lista, respectivamente, pasando a formar parte da flota de A. Maristany, de Barcelona, que vende o *Sálvora* en 1909 a M. Soriano, de Valencia.



Asento do vapor Sálvora (Arquivo da Capitania Marítima do Porto de Marín)

NOTA: Sobre o meu artigo no nº 27 de AUNIOS sobre a Capela da Lanzada. A referencia dos documentos, por se alguén quere consultalos, é: **AHPP. Ambrosio de Morales. G 327. T. 7, f. 8**

4 BUDIÑO CARLÉS - PAZOS PÉREZ. *Vapores pesqueros en Marín*.

5 O mesmo que certificara a sociedade en 1901.

6 AHPP. G. 20527. Valentín García Escudero.

7 Na Matricula Industrial de Marín deses anos figura o xerente da Naviera del Noroeste como propietario dun vapor de 53 toneladas nomeado *Ons* (AHPP. Legajo G.8695). Os barcos estiveron inscritos na 2ª lista de Marín correspondéndolles os folios 1417 e 1418, respectivamente, durante ao menos o ano 1902 (BUDIÑO CARLÉS - PAZOS PÉREZ. *Vapores pesqueros en Marín*).