

Arturo Sánchez Cidrás

O bergantín - goleta "Joven Casimiro"

Ao longo do s. XIX e XX as máis importantes familias de salgadoiros que se achegaron ás nosas costas, aparte de posuír os medios de produción (redes, barcos pesqueiros e demais vituallas necesarias), tiñan embarcacións para o transporte marítimo e así axudar a completar o ciclo produtivo na contorna da salga e, moitas das veces, tamén aportaban capitáns ou pilotos para as mesmas.

Como entidades armadoras, no caso de Bueu, sobretudo no XIX, estaban as familias Moreu, Vergés, Domenech, Bolívar, Massó... pero quizais o chanzo máis alto ocupábao a familia Plá-Avalle con 1 Bergantín-goleta, 2 Polacra-goleta, 1 Quechemarín, 2 galeóns de dous paus e unha morea de embarcacións menores (2 lanchas da arte, botes da arte, unha ducia de lanchas do xeito...) seguidos de cerca pola familia Galup co bergantín-goleta «Joven Casimiro» e as polacras-goleta «Teresita» e «Diligente» e o quechemarín «Julita».

Pero neste artigo centrarémonos nalgúns datos do acontecer dunha desas embarcacións: concretamente do bergantín-goleta «Joven Casimiro». Este barco fora adquerido por 63.300 reais o 21 de setembro de 1848 “de porte cento nove toneladas, do folio 113 da primeira lista de embarcacións da matrícula de Barcelona”¹. Os seus novos donos eran os Galup Vergés, familia de Calella que acabou asentándose con fábricas de salga na costa bueense: en Beluso e no “Areal de Bueu” (Pescadoira e Banda do Río).



Unha desas salgas, con casa e terreo, estaba localizada no “Campo de Pescadoira” e a mediados do s. XIX rexentábaa José Galup Vergés (Calella 1827-Bueu 1862)² que exportaba a sardiña, no bergantín-goleta familiar «Joven Casimiro» baixo a marca "J.G". Ao seu falecemento encárgase da empresa, en representación dos seus dous fillos aínda pequenos, a súa viúva Dolores González que nun primeiro momento da súa andaina empresarial seguirá a utilizar a marca do seu marido para, anos despois, 1867, solicitar o cambio oficial a *Viúva de José Galup*. Co paso dos anos e tras unha serie de aso-

¹ Venda que se fixo ante o escribán da Marina de Barcelona, D. José Manuel Planas, e que foi rexistrada o catro de outubro de 1848.

² Participou na vida municipal bueense na década do 1850 e así o temos asinando coma secretario municipal interino nos anos 1851, 1852 e 1861.

ciacións familiares (con Jaime Bolívar Galup, coa súa cuñada Josefa Estrada, etc.) esta propiedade é mercada pola familia Gaggero que acabaría edificando nela unha fábrica de conservas.

As primeiras referencias documentais desta embarcación témolas, alleas á familia Galup, en xuño de 1837 nun despacho en Barcelona con destino á Habana e, meses despois, a Marsella. Como anécdota constatamos que un ano máis tarde o azar e a política virían a aliarse co «Joven Casimiro».



Kristiansund 1846 nunha itografía

Sería en outubro de 1838, estando Cataluña baixo o mando, coma comandante en xefe, do Barón de Meer (1836-1839). Nesa data ocorreron uns acontecementos nos que se viu involucrado o Bergantín goleta «Joven Casimiro» e a súa tripulación.

Nunha das súas ordes represivas, nun ambiente de confrontación entre carlistas, progresistas, faccións liberais, etc., de Meer manda deter a seis adictos ao partido progresista³ aos que encerran na Cidadela de Barcelona para logo embarcalos no “bergantín Joven-Casimiro, en cuxo buque chegaron á Habana”.⁴ Para non abondarmos nestes anos, resumiremos dicindo que de 1838 a 1842 o «Joven Casi-

miro» tivo como capitán o mallorquino Jaime Alemany, co que percorreu portos americanos (Havana, Montevideo,...) europeos (Liorna, Marsella,...) e toda a costa española.

Pero xa pertencendo á familia Galup está documentado⁵ que en 1849 trouxo no mes de xaneiro 2.507,1 fanegas de sal de Torrevieja (Alacante) aos alfolíns de Betanzos e, en novembro, 2.479,11 fanegas.⁶ Anos despois, en abril de 1851, sendo capitán do barco Francisco Galup, sae de Barcelona con destino á Coruña “con espartería e lastre”. E nos primeiros días de marzo de 1852, aparece anunciada na publicación “El Áncora”, a súa entrada no porto de Barcelona procedente de Bueu, Marín e Alacante, despois dunha ruta de 26 días sendo o seu capitán Jerónimo Galup Vergés⁷ que transportaba “3 ferrados de feixóns, 2 barrís de atún e 20 cascos de sardiña para D. Isidro Moreu, 16 id. para os señores Romeu, Tomás e C.^a, 36 id. a D. J. Serra e Toslosans, 25 para D. José Poch, 40 para D. Juan Pou, 61 id. e 31 ferrados de feixóns e 1 caixa de ovos para D. Gaspar Dotres, ademáis de 2 fardos de xéneros para D. Miguel Albereda”.

A mediados de xaneiro de 1853 despáchase en Barcelona con destino Londres con carga de “viño tinto e lastre” e, en maio, procedente de Tarragona, recala en Gravesend, porto da desembocadura do Támesis, e dous días máis tarde en Londres. Logo parte cara a outros portos, e así o temos o 27 de xullo dese ano de 1853 saíndo do porto noruegués de Christianssund (hoxe Kristiansund) cara a Barcelona.

O 2 de febreiro de 1854, o mesmo xornal sitúa ao «Joven Casimiro» entrando en Alacante proceden-

3 Jaime Casellas, Gaspar Torras, Vicente Maimó, Tiburcio Soler, Serafín Aymad e Juan Simó.

4 Aquí tamén foron encarcerados. Co paso do tempo foron transportados ata o Castelo-penal de Paso Alto en Santa Cruz de Tenerife “ata que por disposición do Capitán Xeneral foron dispersados” por distintas illas ata que as reclamacións da prensa progresista e os deputados ás Cortes, afíns, conseguiron que volveran a Cataluña: El Nacional de Cádiz do 25-11-1838 e logo recólleo El Constitucional de Barcelona 11-12-1839. p2.

5 Arquivo do Reino de Galiza, acta do 108 das Rendas do sal.

6 Estes datos, e parte dos que competen ao ano 1854, foron recollidos das pescudas do cronista Oficial de Betanzos, José Raimundo Núñez-Va-rela y Lendoiro así como do seu artigo “Sal de Torrevieja para el alfolí de Betanzos: las peripecias del bergantín goleta 'Joven Casimiro' en 1854”.

7 Jerónimo Galup Vergés (+1864), irmán de José Galup, coñecido coma piloto. Tivo alugadas a M^a Rosa A Valle as salgas de Mourisca e a da Illa de Ons (1863-1864) que ao seu falecemento continuaría, por catro anos máis, rexentando a súa viúva, M^a Josefa Alonso Estrada.

te de Barcelona, con transporte de xéneros e sendo o seu capitán o muradán Bernardo Lojo quen a partir desta data será o que conste documentalmente. Por acontecementos posteriores, ocorridos nesta viaxe, coñecemos que ían como tripulación seis máis do concello de Muros (incluído o copiloto, Manuel M^a Lojo, irmán do capitán), Manuel Portela de Ardán-Marín e dous mariñeiros de Bueu: Luís García e Tomás Bolívar.

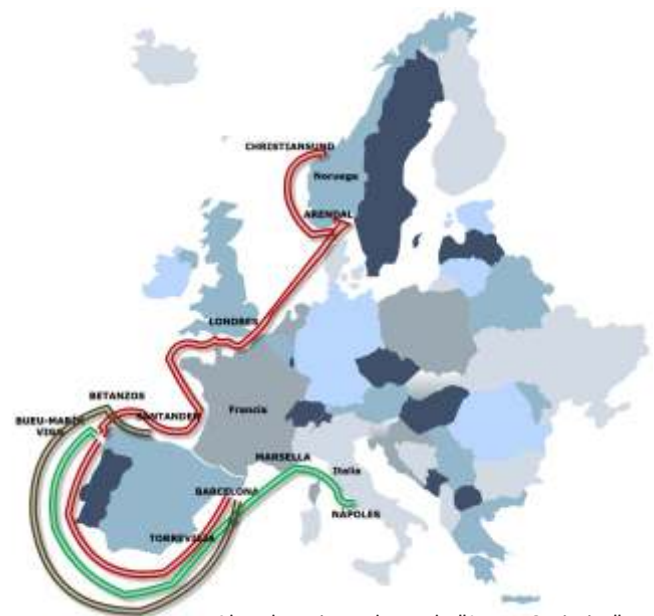
O que prometía ser unha singradura de menos dun mes, duraría máis de dous meses (66 días) por mor de acontecementos climáticos desfavorábeis. Os momentos vividos de forma extrema pola embarcación e pola tripulación, foron máis de media ducia. Os peores foron o furacán da primeira hora do día 15 de febreiro fronte á costa almeriense, que con ventos e mar moi forte case os afunde y fixo que perderan, entre outras cousas, parte do velame. Por sorte, durou pouco e puideron ir "escapando do mar" ata que estando fronte as costas malaqueñas encrespouse de novo o mar e tiveron que tirar pola borda todo o que nela ía: cadeas, grilete, áncoras, botes... e un mar levoulles a maior parte da "obra morta de babor"⁸. Tamén tiraron ao mar sal da bodega, louza, pedras de amolar, etc. Logo puideron resgardarse en Xibraltar onde estiveron case medio mes arranxando o barco.

Pasada unha semana, logo de saír cara Galicia, volven a atoparse cun temporal fronte as costas portuguesas, que os pon de novo en grandes dificultades pois as grandes ondas encheron o barco de auga. Esta circunstancia provocaría que estivesen a piques de ter que abandonalo de non ser polas bombas que puideron achicar o suficiente e así tamén permitir localizar unha "costura do barco" sen estopa que calafataron de urxencia.

Por fin lograrían chegar sans e salvos a Marín, porto no que realizaron unha "protesta de mar" (ver Anexo I) e do que días despois sairían, dobrando Fisterra, camiño da Ría de Betanzos.

Pero, o vento e o mar groso obrigaríalos a recalar, ata en dúas ocasións, no porto de Muros (no que entraron a primeira vez o 17 de marzo e saíron a última o 30 de marzo). Chegarían á cidade de Betanzos na noite do 2 de abril de 1854 poñendo fin a uns meses de especiais dificultades no mar.

No inventario do alixado no barco, aparte do sal, había outros materiais que viñan para outros industriais, entre eles os afincados en Bueu, Narciso Galup, Salvador Gil Montells, Francisco Gelpí, Salvador Massó e Salvador Gil Gelabert e que consistían en fardos de fío para as redes, fardos de esparto, caixas de Sal de figueira, etc.



Algunhas singraduras do "Joven Casimiro"

Dous anos despois, o xornal "La Oliva" do 15 e 18 de outubro de 1856, documéntanos a chegada a Vigo, procedente de Marín, do «Joven Casimiro» cun cargamento de sardiña para ser despachado con destino ao porto de Nápoles.

En xaneiro de 1858, segundo "La Corona", xa o temos atracando en Barcelona procedente de Bueu, Marín e Alacante, despois dunha ruta de 45 días. Nesta viaxe transportaba "71 cascos de sardiña a D. Jaime Plá, 22 id. a don Juan Martorell, 32 id. a don Jaime Romaní, 22 idem a don Juan Serra, 51 idem. a don José Dotres y 8 idem a don Manuel Romeu".

⁸ Parte do casco que está sobre o nivel do mar do lado esquerdo da embarcación, mirando desde a popa cara á proa.

OS GALIOS

E así, ao longo dos anos 1859-1864, podemos atoparnos ao barco por portos españois e europeos con transporte de peixe, fundamentalmente sardiña, sal, esparto, etc. e moitas das veces facendo portes para empresas barcelonesas con familias asentadas en Bueu.

Como mostra, temos o realizado en febreiro de 1859 cando chega a Barcelona procedente de Marín e Tarragona con "24 vultos de sardiña para os señores Plá e Quintana, 6 id. para os señores Alemany e Romani, 4 para José Dotras, 135 para os señores Moreu e Santigosa, 41 para os señores Romeu e Casañas, 20 para don Ramón Martí, 27 para D. José Poch e 26 á orde".

E, unha vez máis, grazas ás informacións aparecidas na publicación "Lloyd español", nos meses de xuño e outubro do 1865 vemos ao «Joven Casimiro», co aínda capitán Bernardo Lojo, camiño do porto noruegués de Arendal. E no mes de outubro, logo de 82 días de singradura, e procedente do municipio insular de Christianssund (Noruega), fai entrada no porto de Barcelona "con 7.730 voghs bacallau⁹ á don José Prats y 30 barrís de graxa á orde".

E así chegamos a setembro de 1868 en que nas escrituras do barco aparece como único dono Jerónimo Galup, falecido 14 anos atrás. A súa viúva, Josefa Estrada Iglesias, ao non contar con ningún dos posíbeis socios para armar o barco, véndello a

José Agulla Solabarieta, salgadoiro de Bueu, "cos seus paus, velame, enxarcia e demais arreos e aparellos de que se acha provisto, tal cal hoxe se atopa e sen a menor reserva fondeado na Ría de Bueu" por 41.500 reais (aínda que o escrituraron por valor de 4.190 escudos que equivalen a 41.900 reais).

Tres días despois, 21-9-1868, xúntanse en Beluso con Josefa Estrada os considerados socios, esperando que esta lles recoñeza os seus dereitos e lles reintegre a proporción que da venda que lles corresponde a cada un. Josefa Estrada explicoulle os motivos da venda: "...os inmensos gastos que ocasiona o citado Bergantín, o estado que actualmente tiña e que precisa varias obras para alistarse [...] que non podía conservalo [...] e a necesidade de facer grandes obras para poñelo en estado de viaxes".

Tamén lles expón as condicións da mesma: Unha primeira entrega xa realizada, no momento da formalización notarial, de 2.115 escudos (21.150 reais) e o resto 2.075 escudos (20.750 reais) en dúas entregas iguais aos catro e oito meses da data desta escritura pero cun recargo do 6% anual. Todos estiveron de acordo coas explicacións dadas pola venda do barco e, sobretudo, polo seu recoñecemento como socios e polo compromiso da dita señora a pagar o que lle corresponde a cada un. O reparto quedou como segue:

- Narciso Galup é acredor de 15.500,70 rs. (37,09%)
- Jaime Bolibar Bonell (neses momentos era o armador) a 6.844,55 rs. (16,37%).
- Dolores González (como viúva de Jose Galup Verges) con 1.311,21 rs (3,13%).
- Herdeiros de Isidro Moreu con 2.622,43 rs. (6,27%).
- Martin Mayol? con 2.097,92 rs. (5,02%).
- Josefa Estrada, a vendedora, con 13.112,19 rs. (31,-37%).



⁹ Equivalente a uns 140.545 peixes xa que a medida de 5 ½ voghs de bacallau son 100 peixes.

Anexo 1

Protesta de mar ante o notario de Marín, Pedro Nobás Noboa feita polo capitán do bergantín goleta “Joven Casimiro”, D. Bernardo Lojo en Marín o 13 de marzo de 1854. (Arquivo Histórico Provincial de Pontevedra Ca-3507 (1) fol. 76 ata á sinatura)

“En la Villa de Marín siendo las diez del día trece de Marzo de mil ochocientos cincuenta y cuatro ante mi el Escribano publico y testigos pareció el que aseguro llamarse Dn Bernardo Lojo, de la matrícula de Muros de su vecindad, capitán del Bergantín Goleta nombrado Joven Casimiro de la de Barcelona de porte de ciento y nueve toneladas, y dijo: que teniendo dicho barco sano estanco de quilla y costados bien pertrechados y à provisionado de todo lo preciso y para navegar, cargó en Torrevieja sal de aquella fabrica para los alfolies de Betanzos, y otros efectos, y con viento favorable el día catorce de febrero último à las seis de la mañana salió para su destino, mas por las desagradables vicisitudes que experimentó en la navegación puesto de acuerdo con la tripulación se vió obligado a picar y à echar al mar el bote y otros varios pertrechos del buque y parte del cargamento de sal y de otros efectos para alijerarlo y arribar forzosamente al puerto de Gibraltar el día quince según mas estensamente consta de la protesta otorgada en dicha ciudad ante el SrDn Antonio Estefani cónsul general de España en aquel punto que conserva en su poder y a que se remite. Permaneció allí reparando las averías sufridas y el día dos del corriente mes zarpó buscando el destino con viento al E flojo navegando sin novedad con otros variables mas ó menos fuerza hasta el día diez que hallándose en la latitud Norte cuarenta y un grados, cuarenta minutos, y longitud Oeste tres grados nueve minutos del meridiano de Cadiz quedó encalmado con mar mui orgullosa del ONO. y extraordinario valanceo, de modo que al tocar las bombas que nunca desamparó observó que el buque en fuerza de los muchos embates rindió agua sin poder buscar el sitio por donde la hacía cuyo accidente le obligó a tocar aquellas sin descanso y aunque por hacer mucha agua estuvo a punto de echar la lancha fuera y desamparar la nao al cabo de tres horas de continuo trabajo suspendió la medida por que milagrosamente las bombas agotaron por entonces el agua y pudieron continuar: Amaneció el once en los mismos términos y con ventolinas sin gobernar el barco, y a las doce de la mañana no se pudo observar por atender a las bombas y ver si podía dar con el sitio por donde se introducía el agua y tomar esta: a la una de la tarde con viento NNC. y mar gruesa de ONO. contrastada; apareció una costura sin estopa que se embasó por adentro, a beneficio de cuya medida sintieron mucho alivio en las bombas virando en vuelta de tierra anocheciendo

cielo y horizontes con celajes mar gruesa de NO; a la una de la noche saltó el viento as ENE. y biró en vuelta del N.: a las cinco de la mañana del día doce picando siempre las bombaslo hizo en vuelta de tierra, y avistando esta à las seis, y a las ocho reconoció ser el cabo Silleiro y toda la costa observando à las doce la latitud de cuarenta y dos grados y cinco minutos, y longitud al oeste tres grados nueve minutos y seis segundos prosiguiendo su derrotero con todo aparejo largo, vientos del primer cuadrante, mar gruesa del NO pero mirando que el agua aumentaba cada vez mas en las bombas el cielo y horizontes cargados, un aspecto importante por afuera con la luz de si es a la vista amagando aun gran temporal, consulto a su Piloto y Tripulacion lo que en tan triste situación deveria acordarse, y en efecto después de una reflensiba conferencia deliberaron que mediante no cedia el agua y con el fin de salvar vidas y hacienda y tomar aquella se arribase al puerto de mas fácil aseso, y poniéndolo en ejecución hizo rumbo al de esta Villa el cual afortunadamente entró y fondeo a las cinco y media de la mañana de hoy siendo admitido à libre platica por la Junta de Sanidad à las nueve. Por tanto y ratificando como ratifica la protesta y diligencias de averia común celebradas en Gibraltar el dieciséis de Febrero ultimo dentro de termino havil nuevamente protesta, una, dos, tres y las mas veces necesarias en derecho que no sean de su cuenta las averias sufridas en el buque y cargamento, ni los gastos, estadías y demoras que ocasionaron y ocasionan las arribadas forzosas y mas que resulten al tiempo de la descarga respecto las han irrogado la adversidad de los elementos haciendo por lo mismo responsables de ellas à los dueños, cargadores, contratistas, consignatarios y aseguradores. En comprobación de su aserto presento para testigos à los que asentaron ser y llamarse Dn Manuel Maria Lojo, piloto, vecino de Muros, Manuel Portela, de Santa Maria de Ardán, y Luís Garcia, de Bueu tripulantes swl referido bergantín goleta mayores de diez y siete años de edad: los cuales enterados bajo de juramento que voluntaria y respectivamente hicieron en legal forma unánimemente declararon que lo espuesto por su capitán asi sucedió y era la pura verdad sin cosa contrario: en cuia vista dicho capitán requirió ami Escribano se lo diese por testimonio para acreditarlo y usar de sus legítimas reclamaciones: es el presente que firma con el piloto y tripulantes siendo testigos de este acto de protesta, Dn Joaquín Manuel Freire, Dn Antonio Graña y Juan Vazquez vecinos de esta Villa, de que doy fé—“

Sinaturas do Capitán Bernardo Lojo, do Piloto Manuel M^a Lojo , dos tripulantes Manuel Portela e Luís García. Asina tamén o escribían Pedro Nobás Noboa.