



El cocinero del Senegal y su mujer

Naufragios en la costa de Telde (I): 'SENEGAL' (1880)

Características

El *Senegal* era un vapor de 1.625 toneladas de la compañía inglesa *British and African Stean Navigation Company*, al mando del Capitán W. L. Keene.

El naufragio

Transcurría el mes de mayo de 1880, con un cargamento de aceite de palma y coco había salido de Fernando Poo y navegaba con dirección a Liverpool conduciendo a bordo sesenta y cinco náufragos del vapor inglés *América*, que se había hundido en su viaje de Southampton al Cabo de Buena Esperanza, debiendo hacer escala en las islas Canarias. El día 12 de mayo, navegando por las costas de Telde y cuando eran las dos y media de la tarde, muchos pasajeros se encontraban en cubierta contemplado las costas teldenses que a muy corta distancia mostraba sus bellezas a los incautos viajeros, cuando se oye un gran estruendo seguido de un estremecimiento como si el barco se resquebrajara, repitiéndose dos veces consecutivas, produciendo la alarma y angustia consiguiente. El buque había chocado contra la *baja de Gando* ocasionando una gran avería con un boquete en la parte de proa por donde empezó a entrar agua en abundancia, comenzando a zozobrar, haciendo inútiles cuantos esfuerzos se realizaron para salvar la nave que ostensiblemente se iba hundiendo por la proa, al tiempo que se desplazaba hacia el Norte. Ante la circunstancia de que no había manera de mantener el barco a flote no quedaba otro recurso que salvar a las personas y lo que se pudiera del cargamento. Después de varias horas luchando para que no se hundiera, casi de noche, se optó por la solución de embarrancar el barco lo antes posible, haciéndolo por la playa de *las Salinetas*.

En el momento de producirse el siniestro, el primer piloto hacía la guardia con el timonel que guiaba la nave. A pesar de lo aparatoso del choque, el hecho que ocurriera de día y cerca de la costa no produjo graves consecuencias. No obstante el desconcierto se apoderó de la tripulación y pasajeros que se apiñaban en los botes al costado del buque intentando ganar la orilla para salvar sus vidas y dejando atrás sus pertenencias. Uno de los botes de estribor en el que se concentró gran número de pasajeros reventó, y se soltó de los gavilanes que lo sostenían al buque, cayendo al mar, cerca de las hélices, quedando destrozado; un anciano, miembro del Parlamento inglés diputado del distrito de Buena Esperanza, superviviente del naufragio del *América*, encontró la muerte al caer por la borda, siendo destrozado por la propia hélice del barco, su destino estaba en el mar. Dos lanchas de pescadores que se encontraban en las inmediaciones, con arrojo de sus tripulantes se lanzaron al mar salvando al resto de las personas, entre ellos una mujer con un bebé, un niño de 13 años que se había asido a una de las tablas del bote, y una niña de cinco a seis años que se había agarrado a un remo y que en los momentos en que iba a socorrérsela apenas le quedaba la cabeza fuera del agua y próxima a sucumbir por faltarle las fuerzas.

Acogida de los náufragos en Salinetas y viaje a Las Palmas

Una vez en tierra todos los náufragos fueron albergados en una casa de *las Salinetas* propiedad de D. José Naranjo, siendo hospedados y atendidos generosamente tanto por él como por su esposa. En este lugar ya se encontraban el alcalde de la ciudad de Telde D. Carlos Navarro

Bethencourt y el Alcalde de Mar, D. Luis Bravo, quienes adoptaron desde el primer momento las medidas y precauciones correspondientes al socorro y atención de los náufragos, aplicando las disposiciones sanitarias, ordenando el Alcalde la incomunicación de todos, mientras llegaba de Las Palmas la visita de Sanidad en previsión de posibles epidemias, a cuyo efecto se había pasado el oportuno aviso, llegando a las diez de la noche en unión del Comandante de Marina D. Pedro del Castillo Westerling que determinaron su libre traslado, por lo que muchos pasajeros se trasladaron a Las Palmas a las once de la noche en carruajes que ya estaban dispuestos por mediación del Alcalde Sr. Navarro. Ante la imposibilidad de que todos marcharan a Las Palmas por la carencia de carruajes fue preciso que muchos de ellos pernoctaran en *las Salinetas* en la casa de D. José Naranjo. También se presentó esa noche en Telde el vice-cónsul inglés D. Roberto Houghton.

No era posible, ni por las circunstancias de algunos de los pasajeros ni por los carruajes que podían utilizarse el que todos marchasen a la Capital en la expresada noche, siendo preciso a la mayor parte de aquellos pernoctar en *las Salinetas* en la casa de D. José Naranjo, ofrecida al efecto desinteresadamente por este señor a cuantos desearon y les fue necesario quedarse. Poniendo a disposición de los matrimonios todas las camas de su casa incluso la suya, al tiempo que se mataron gallinas para su alimento, dándose el caso de la desaparición de algunos vasos y cucharillas de plata.

Desencallamiento, reparación y regreso a Inglaterra

El día 14, el vapor inglés *Teuton* que había partido desde Southampton con destino al Cabo de Buena Esperanza se encontraba el puerto de Las Palmas con la orden de recoger a los náufragos del *América*. Enterado su Capitán por el Práctico de lo sucedido al *Senegal*, siguió inmediatamente hacia el Sur con intención de prestar auxilio y salvar el cargamento. Gran cantidad de gente de Telde y Las Palmas se había agolpado en la playa para ver el vapor embarrancado, el cual por sus dimensiones y por ser un suceso extraordinario, había provocado la curiosidad de todos. La rapidez con que el *Teuton* se acercaba al barco embarrancado que parecía como si estuviera fondeado, produjo la alarma de los curiosos ante el temor que también embarrancara; comenzando a dar gritos y hacer demostraciones del peligro que corrían, por lo que retrocedieron alejándose del lugar, poniendo rumbo al puerto de Las Palmas donde fondeó y recibió a los náufragos a excepción de cinco españoles, entre ellos un sacerdote y un médico procedentes de Fernando Poo.

Posteriormente el consignatario D. Juan B. Ripoché, desde que tuvo noticias del siniestro, envió al sitio de la catástrofe lanchones para aligerar el buque, y cuanto era concerniente a los que dentro de sus facultades pudo verificar. El cargamento se trasladó a los buques locales *La Ana* y *Las Palmas*. El vapor, aligerado de su carga adquirió más movimiento consiguiéndose su flotabilidad, encontrándose en relativo buen estado, contra la creencia general de que estuviese completamente inútil.

Después de terminada la reparación de su avería permaneció once días fondeado muy cerca de del muelle, tomando carbón y el resto de la carga que había conducido desde la costa de África. En la noche del día 30 de Junio partió para Liverpool.

El periódico inglés "The Times" se hizo eco de la noticia en el sentido que los náufragos no fueron bien atendidos, por lo que desde un periódico local se les exigió la correspondiente rectificación en el mes de Junio.

El *Senegal* volvió a naufragar siete años más tarde en aguas de la Guinea Española.

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.



Dibujo coloreado del *Ville de Pará* realizado por Pierre Paul Jean Bastide (1900-1983). Musée National de la Marine, Francia.

Nafragios en la costa de Telde (II): 'VILLE DE PARÁ' (1884)

Características y ruta

El vapor *Ville de Pará* era propiedad de la empresa *Chargeurs Reunis* (Cargadores Reunidos), cargaba 1.699 toneladas y hacía su tercer viaje del Havre a Pernambuco, encontrándose al mando del capitán Laperdrix. Conducía sacos de correspondencia y llevaba como cargamento en su mayor parte vino, así como un gran número de pasajeros; entre ellos se encontraba el cónsul francés en Pernambuco. Partió del Havre el día 2 de Octubre de 1884, habiendo hecho escala previamente en Lisboa.

Curiosidades

Entre las curiosidades que viajaban a bordo del *Ville de Pará*, se encontraban siete cuadros del pintor y artista brasileño Benedicto Calixto, que nunca fueron recuperados del naufragio. Los cuadros pintados por este artista posiblemente formaron parte de la decoración del vapor.

El naufragio

Amanecía un sábado 10 de octubre, cuando el vapor *Ville de Pará* navegaba tan cerca del muelle de Las Palmas, casi junto a las embarcaciones allí ancladas, que el práctico salió en su busca en la creencia que iba a fondear. Sin embargo el buque siguió para el Sur siempre a corta distancia de la costa. Cuando pasaba por las cercanías de la Península de Gando, siendo aproximadamente la nueve de la mañana, tropezó en la fatídica *Baja de Gando*, situada apenas a una milla de la costa, a pesar de estar universalmente reconocida en las cartas de navegación y en la tranquilidad de un mar en calma. Unos marineros que pescaban en el Ancón escucharon el descomunal ruido que produjo el choque, después del cual vieron echar los botes y pasar a ellos gente muy deprisa. Como consecuencia del encontronazo el barco estuvo embarrancado sobre el escollo marino y aprisionado entre sus rocas unos tres cuartos de hora dando grandes vaivenes. Ante tal circunstancia se procedió a su desalojo. En este espacio de tiempo dio lugar a que se salvara casi todo el pasaje que iba a bordo, incluso las señoras aparecieron expresamente vestidas para embarcar en los botes del buque.

De tierra habían salido precipitadamente para prestar auxilios, los botes de Francisco Morán, José Toribio Negrín, José Agustín, José Peña Suárez, Antonio Medina, Antonio Flores, Manuel Jerez y Francisco Martín Sanjuán. Estos botes recogieron a varias personas que habían

caído al agua, entre ellas la camarera de a bordo que luchó largo rato con la corriente, salvándose sin más ropas que unas enaguas y un saco.

Desde tierra se dio la voz de alarma y salieron algunos barquillos de pescadores de la zona lográndose poner a salvo casi todos, contabilizándose 67 personas entre pasajeros y tripulantes de los cuales 18 eran de primera clase, 5 de tercera y 44 tripulantes.

El Capitán, en su afán de conseguir que su barco siguiera a flote forzó la máquina, logrando arrancar el buque y salir de la roca, pero debido al golpe y por haber sufrido graves averías durante el tiempo que permaneció embarrancado, penetró en el interior del vapor gran cantidad de agua; resbaló sobre el banco, sufriendo una inclinación de proa sumergiéndose rompiendo el palo mayor, y levantándose de popa hasta quedar casi en posición vertical desapareciendo instantáneamente en el fondo de las aguas a una profundidad de 20 brazas. Al producirse el hundimiento estalló la máquina del vapor, lanzando a gran altura varios bultos del cargamento con una masa enorme de agua.

En el momento de hundirse se encontraban a bordo el Capitán, el médico Mr. Parfait y el panadero Mr. Mandoi, estos últimos habían vuelto después de haber sido recogidos por las lanchas, con objeto de salvar el botiquín y recoger papeles, pereciendo ahogados cuando el buque se hundió, siendo las dos únicas víctimas del trágico suceso. Sus cadáveres buscados posteriormente no pudieron ser encontrados. El capitán Laperdrix logró salvarse después de luchar mucho tiempo con las olas al ser avistado por la tripulación del bote del marinero Manuel Jerez, cuando el tripulante, un muchacho llamado José Santana Negrín, lo asió por una mano en un momento en que subió a la superficie.

La atención a los naufragos

El alcalde de Telde, D. Rafael Zumbado, que había bajado a la Playa de Gando al conocer la noticia, en unión de uno de los facultativos de aquella ciudad, D. Antonio Calderín, como era preceptivo detuvo el desembarco de los naufragos hasta recibir las órdenes del Delegado del Gobierno, toda vez que el *Ville de Pará* venía de un puerto de Francia cuyas procedencias estaban sujetas a tratamiento sanitario, para evitar así posibles contagios. También llegó a conocimiento de la autoridad gubernativa, ordenando salir para el sitio de la catástrofe al Secretario de la Delegación D. Arturo López y el Director de Sanidad Sr. Grau, los cuales fueron acompañados por un oficial y cinco guardias provinciales, llegando a Gando a las 5 de la tarde. En el acto se ordenó el desembarco de los naufragos con las oportunas precauciones, aislándolos completamente, lo mismo a los marineros de tierra que habían ido a salvarlos, formándose un cordón sanitario por los guardias provinciales y por agentes del Ayuntamiento de Telde. La distancia a que se encuentra la Playa de Gando y la carencia de medios dado lo avanzado de la hora, a punto de caer de la noche, impidió que se le prestasen los auxilios de camas y aparatos para levantar algunas tiendas de campaña apelando en tales circunstancias a las lanchas y velas de buques para resguardarse de la intemperie de aquella noche. El Director de Sanidad y Médico de Telde facilitaron a las señoras las ropas que llevaban. También había llegado al lugar D. Juan B. Carló, representante de la aseguradora Lloyd's, acompañado de otras personas. Se repartió entre los naufragos: pan, leche, queso, vino, tabaco y otros. Los naufragos no pudieron salvar nada de sus equipajes, ni tan siquiera los documentos más indispensables de a bordo, y sólo cuando reventaron las calderas salieron algunos equipajes y otros efectos del cargamento que llevaba el vapor. De la correspondencia pudo salvarse cinco sacos pequeños, tres fueron hallados por los pescadores, uno de ellos de nombre de José Toribio, y los dos restantes los encontró en el agua el Director de Sanidad, Sr. Grau, en uno de los reconocimientos que practicó en busca de los naufragos que habían desaparecido. Una vez en tierra los cinco sacos se abrieron, fumigándose y ventilándose la correspondencia durante un día y encerrándose luego en tres sacos impermeables.

El Secretario de la Delegación que había llegado a Gando sobre las 11 de la noche, al tener conocimiento que el buque era francés indicó a la familia del Vice-Cónsul que se hallaba en la Villa de Arucas, le avisasen inmediatamente para que bajara a Las Palmas y tomara las disposiciones oportunas; éste, fletó la goleta Inés surta en la bahía con las provisiones necesarias para la conducción de los naufragos al Lazareto del Puerto de la Luz donde habían de completar los siete días de cuarentena impuestos por la ley, después de descartarse su alojamiento en la casa de D. José Naranjo, previo su permiso en las costas de Melenara. El comandante del buque de guerra francés *Talismán* que se hallaba fondeado en Puerto de la Luz, al enterarse del suceso salió

para Gando a las 11 de la mañana casi a la misma hora en que lo hizo el *Inés*, no sin antes haber escrito a la autoridad gubernativa pidiéndole autorización para ir al expresado punto a comunicar con los naufragos. El *Talismán* llegó a Gando a las 3 del domingo y en la misma tarde recogió a los naufragos en completa incomunicación, en presencia del Vice-Cónsul, del Alcalde de Telde y del Director de Sanidad, que aún permanecían en las Playas de Gando, regresando por la noche al Puerto de la Luz. El *Inés* condujo algunos tripulantes y los botes del vapor *Ville de Pará*. Dispuesto con anterioridad el lazareto de observación, por el dueño del *Hotel Europa* para el alojamiento de los naufragos. En presencia de los funcionarios de sanidad, se verificó a las 11 de la mañana del día 13 en el Puerto de la Luz el desembarque y traslado al Lazareto; despejado previamente el muelle de la Luz y escoltados por la falúa de Sanidad se dirigieron en cuatro botes al último desembarcadero, donde se encontraba el Director de Sanidad y el médico D. Antonio Jiménez en funciones de auxiliar de la citada Dirección. El ingreso en el Lazareto del Puerto de la Luz se realizó con el mayor orden. De los 64 naufragos internados, el tercer oficial se hallaba con una grave contusión en un costado.

Sorprendió en la opinión pública la actitud de la goleta de guerra española *Ceres*, que encontrándose fondeada en el Puerto de la Luz no salió a prestar los auxilios necesarios, a pesar de que su capitán ofreció su ayuda a las autoridades civiles y de marina.

Los sufridos marineros de Gando

Los marineros de Gando en número de unos 23 que socorrieron a los naufragos y los condujeron a la playa, quedaron en Gando incomunicados en un lazareto provisional, cumpliendo cuarentena, vigilados por la fuerza de la guardia provincial, y a cargo del Facultativo de Telde, Sr. Calderín. El Delegado del Gobierno encargó al Alcalde de Telde que les enviase cuanto fuera preciso para su sostenimiento. Lamentables fueron las penalidades que sufrieron todo el día 11 en los botes sin poder desembarcar en virtud de precauciones sanitarias, extremándose la noche del 11 al 12, No encontrando donde albergarse por el aislamiento de la playa de Gando y careciendo absolutamente de recursos. Las mujeres la pasaron en una tienda que se formó con la vela de un bote y los hombres alrededor de una gran hoguera. Por si esto no fuera bastante y, apenas entrada la noche, comenzó a llover hasta las 4 de la mañana, cesando a esta hora para reproducirse con algunos intervalos durante el día siguiente.

No termina aquí el calvario de los infelices marineros, pues a los dos meses y medio del naufragio se encontraban presos varios y algunas mujeres por haber tomado efectos del vapor arrojados a las playas, habiéndose instruido causa por la Comandancia de Marina.

La noticia en el Ingenio

A los dos días de ocurrir el naufragio se celebra sesión plenaria en el Ayuntamiento vecino del Ingenio bajo la presidencia de su Alcalde D. José Pérez Pérez, y la Junta de Sanidad, con motivo de haberse pedido socorros alimenticios para los naufragos del vapor que se embarrancó en *la baja de cuchilla que existe entre el Roque y la montaña llamada de Gando*, donde se habló sobre que algunos bultos de su cargamento flotaban por el mar, y estaban pronto que salir a las playas. Ante la sospecha que el vapor procediera de algún punto infestado por el *cólera morbo* y para impedir que ninguna persona tuviera contacto con objetos procedentes del barco naufragado al salir por las playas de la jurisdicción, acordaron poner vigilantes en la costa, mandando para ello ocho hombres del pueblo y cuatro del Carrizal, los cuales serían relevados cada 24 hora, con la misión la vigilar y evitar el contacto con los efectos procedentes del vapor. El día 19 se suspendió el retén.

Los objetos depositados en la costa

El 27 de Diciembre fueron entregados por Sebastián Herrera Vega en la Fiscalía de Marina objetos hallados en la Playa de Mogán y que se supone procedían de naufragio del *Ville de Pará*: una leontina de oro con guardapelo con una C. y una S. enlazadas; un reloj de oro *remontoir* con las mismas iniciales; una sortija con dos perlas y seis diamantes montados en plata; cuatro botones de oro para camisa; un par de gemelos de carei para camisas con dos coronas de oro incrustadas; tres coronas de plata sobredorada para Santos; dos diademas de la misma clase y metal que las anteriores; un reloj de plata *remontoir*; un par de gemelos de cobre para camisa; cinco botones de

condecoraciones, inútiles; 192 francos en distintas monedas; un libro en octavo, escrito en portugués de Víctor Hugo titulado *Homen que re*; un diccionario portugués en mal estado; tres cepillos para dientes, dos nuevos y uno usado; un cepillo para el pelo.

Alojamiento de los náufragos

Los náufragos del *Ville de Pará* que llegaron un lunes, desde el puerto pasaron a la Fonda de Ramón, en los Balcones, donde fueron alojados; y era tal la novelería despertada que el paso de los náufragos por Triana tuvo carácter de apoteosis.

Localización del pecio

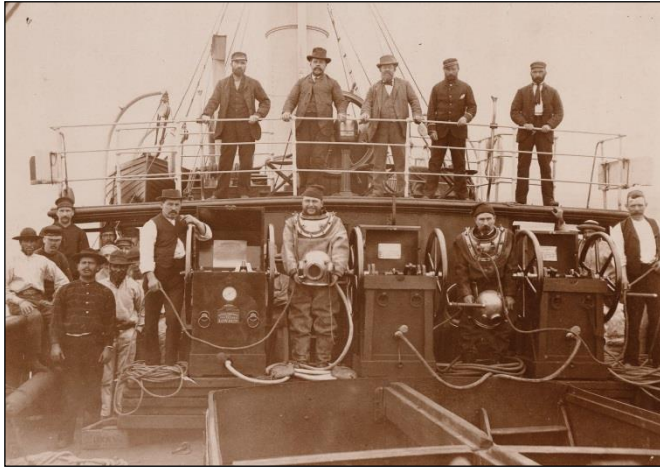
A escasa distancia de la Baja y de la Bahía de Gando, a unos 40 metros de profundidad: Latitud: 21° 8' 21.4296" N; Longitud: 15° 23' 22.6104" W.

Las consecuencias

Después de este naufragio y con el precedente del *Senegal* se levantaron muchas voces demandando la colocación de una boya de campana en el *bajo de Gando*, dirigiéndose quejas al ministro de Marina y a la Dirección de Hidrografía.

...A los cuatro meses, en el mismo lugar y por la misma causa se hundió el buque español *Alfonso XII*.

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.



Equipo de buzos que acudió al rescate del oro del *Alfonso XII* (Foto: Archivo FEDAC)

Naufragios en la costa de Telde (III): 'ALFONSO XII' (1885)

El hundimiento del *Alfonso XII*, como consecuencia de la avería sufrida al colisionar con la Baja de Gando, es, sin duda, el que más relatos ha suscitado de cuantos barcos naufragaron en las costas de Telde, por distintos motivos: su envergadura, la nacionalidad española, pero sobre todo el oro que transportaba y que posteriormente despertó la codicia de muchos.

Características del barco

El vapor correo trasatlántico *Alfonso XII* era uno de los mejores buques españoles de su época, orgullo de la marina comercial, tuvo una vida efímera de tan solo nueve años. Fue construido en los astilleros Sres. Wm. Denny hermanos, de Dumbarton (Escocia), en 1876 por encargo de A. López y Cía. Siendo sus medidas: 106,67 m. de eslora, 11,58 de manga, 8,53 de puntal. Desplazaba 4.892 toneladas, alcanzando una velocidad de 13 nudos. Su costo final fue 62.878 libras esterlinas. Estaba aparejado con tres palos y en su proa figuraba un precioso mascarón con la efigie del monarca D. Alfonso XII.

Los techos y las puertas eran de cristal con dibujos de flores; los sofás estaban forrados de terciopelo verde y rojo, estando los camarotes de primera clase provistos de timbres eléctricos para llamar al servicio. Tenía capacidad para 178 pasajeros en primera clase, 68 en segunda y muchos más en tercera. Su adelantada técnica y vistosidad despertaba la admiración popular.

Se botó el 18 de Octubre y fue entregado el 15 de Diciembre de 1875 a la Compañía Trasatlántica. Su primer viaje lo inició el 3 de Enero de 1876. Había realizado en muchas ocasiones las más atrevidas y peligrosas pruebas de mar resistiendo varios ciclones sin haber sufrido la menor avería.

Por su bella, elegante y sólida construcción y ser el primero entre los de su clase, se le dio el nombre del monarca que reinaba en España en esa época.

El vapor no estaba asegurado; la Compañía Trasatlántica no aseguraba jamás a sus barcos.

En el momento de su hundimiento transportaba 260 personas.

El lugar del naufragio

Ampliando datos de capítulos anteriores sobre el lugar del naufragio, la Punta de Gando se halla situada a los 27° 56' 15'' de latitud norte y 9° 8' 45'' de longitud occidental de San Fernando, según los planos de la Dirección Hidrográfica. La fatídica *baja de Gando* está situada al N.E. de dicha punta a poco más de una milla de distancia de la misma, y a unas 15 de Las Palmas. Era práctica constante en los marinos pasarla a 5 millas.

El hundimiento

Tan solo cuatro meses después del hundimiento del *Ville de Pará*, la *baja de Gando* iba a ser de nuevo el verdugo del mayor de los trasatlánticos que por entonces visitaban el Puerto de Las

Palmas. Fue un 13 de Febrero de 1885. Había salido de Cádiz el día 10 y por sexta vez visitaba la isla en su escala para América (Marzo y Septiembre de 1882; Febrero, Mayo y Septiembre de 1883, y esta sexta en la que encontró su fatídico destino). Fondeó en dicho puerto a las siete de la mañana con 124 tripulantes y 133 pasajeros de tránsito, con cargamento de 500.000 duros que el gobierno enviaba para las atenciones del Tesoro de Cuba además de 83 sacos de correspondencia.

Verificada las faenas marítimas de carga y descarga, habiéndose provisto de víveres y de tomar 11 pasajeros para la isla de Cuba y despachado definitivamente para Puerto Rico y la Habana, zarpó a las 3 de la tarde, sin la mayor novedad con un tiempo magnífico y mar bonancible. A una velocidad de unas 12 millas por hora, cruzó la bahía navegando a corta distancia de tierra. A poco de partir había sonado la campana que llamaba al pasaje a acudir al comedor, al que bajó el Capitán quedando sobre el puente varios oficiales. Sobre las cuatro de la tarde, un estremecedor crujido resonó en toda la base del barco, éste había chocado de forma violenta contra la *Baja de Gando*; en seis segundos, los que duró el crujido, el pánico cundió en el pasaje. Brevísimo instante de estupor y luego el miedo se dejó sentir a bordo acompañado de la confusión general. Por efecto del choque, el barco retrocedió de forma violenta para seguidamente inclinarse de proa, mientras el agua inundaba la bodega; pese a su envergadura, se mantuvo a flote unos 50 minutos. El desconcierto reinaba a bordo mientras la inclinación del barco iba siendo cada vez mayor. Hombres, mujeres y niños se abalanzaban sobre los botes salvavidas con la única meta de salvar sus vidas, sin hacer caso de las indicaciones del capitán que pedía serenidad a los ocupantes del barco. Los desesperados navegantes no atendieron ni siquiera a las amenazas del responsable del vapor y desordenadamente lo hacían como podían con los salvavidas, unos sobre otros, corriendo de un lado a otro, aumentando aún más la confusión reinante.

Se distribuyen entre los pasajeros numerosos salvavidas, abalanzándose a los botes marineros y soldados; uno de los botes, lleno, se sumerge apenas cae al mar debido a que le faltaba el espiche, olvidado a causa de la precipitación; otro por igual causa estuvo a punto de hundirse si los náufragos no achican el agua que lo anegaba. Los demás llegan a la playa sin contratiempo; vuelven a bordo y se llenan con nuevos náufragos. Algunos pasajeros se arrojan al agua por no ser admitidos en los botes. Mientras que el Capitán se esfuerza y amenaza para que sean salvados primero mujeres y niños, pero sus desesperados gritos no podían encontrar oídos en quienes procuraban antes que nada la salvación propia. Muchos prefieren tirarse al agua con salvavidas ante la imposibilidad de descolgar tres botes que quedaban a bordo por su impericia. El pánico aumenta ya que el vapor sigue hundiéndose de proa mientras se desplaza hacia el Sur. Al igual que ocurrió con el *Senegal* y *Ville de Pará* acuden en su ayuda siete u ocho lanchas tripuladas por pescadores de Gando.

Un pasajero que viajaba con su hijo de unos cuatro o cinco años de edad viendo que ambos no encontraban cabida en un bote se colgó de la borda del vapor con una mano y con la otra suspendió al niño por un brazo para que lo recogieran los del bote, mas, éste se alejó y el pobre padre con un desesperado esfuerzo colocó a su hijo sobre la borda para tener libre la mano con que hacer señas a los pescadores a fin de que vinieran en su socorro ofreciendo el dinero que llevaba en el bolsillo, para que salvaran a su hijo. El profesor de canto D. Rafael Vitadini, ciego, se hallaba tocando el piano y tuvo que sacarle en brazos el Capitán. Un joven de unos 18 años que se arrojó al mar para ganar a nado la playa fue salvado por una de las lanchas de pescadores al asirse a uno de los remos cuando estaba a punto de ahogarse. A pesar de lo aparatoso del suceso no hubo desgracias personales y de las 260 personas que componían la tripulación y pasajeros tan solo el mayordomo del barco se produjo heridas en las manos provocadas por el roce de la cuerda de un pescante, al que se añade un pasajero que sufrió una fuerte contusión en una pierna. Atrás quedaron los efectos personales.

Se reconoce al Capitán y a la oficialidad del vapor-correo los esfuerzos que hicieron para salvar el pasaje. En los últimos botes se embarcó la tripulación. El Capitán estaba tratando de salvar la correspondencia, cuando la rápida inclinación del buque le obligó a seguir los consejos de la marinería que le gritaba se pusiera a salvo, siendo el último en abandonar el *Alfonso XII*.

A los 45 o 50 minutos de producirse el choque, el *Alfonso XII* se hundía totalmente, llevándose consigo su valiosísimo cargamento y la correspondencia oficial y pública, quedando convertido en pecio a una profundidad de 29 brazas.

La noticia

Una vez que el vigía de la Isleta dio aviso de que un vapor de tres palos había encallado en la Baja de Gando sobre las cuatro de la tarde, la gravísima noticia circuló por la población con la rapidez del rayo.

Tan pronto como la casa consignataria tuvo noticias del siniestro, el Marqués de Comillas, propietario de la misma, que se encontraba en Madrid se dirigió al agente de la Compañía en Las Palmas, D. Juan Bautista Ripoche con un telegrama en el que le indicaba que se pusiera de acuerdo con el Capitán del buque y las autoridades de Marina para que por cuenta de la Compañía se hicieran inmediatamente todos los esfuerzos para salvar la correspondencia, en primer lugar, y en segundo los caudales y la mercancía. Se le ordenaba también hacer un reconocimiento minucioso del lugar del naufragio, fletando una embarcación a cualquier precio y si fuera posible salvar el casco del barco sin omitir gastos. También encarga se consulte a los pasajeros si desean volver a Cádiz en el vapor correo del 23 por cuenta de la empresa, o esperar aquí otro vapor que los conduzca a Cuba.

Antes había teleografiado la misma Compañía al mismo agente para que le facilitara pasaje gratis al punto donde quisieran dirigirse los viajeros.

La acogida a los naufragos

La playa de Gando ofrecía un espectáculo conmovedor, cuando reunidos todos los naufragos, se abrazaban unos a otros llorando.

Al lugar llegan algunas personas de los alrededores, entre ellos D. Avelino y D. Esteban Pastrana desde su finca en Silva, donde habían observado el siniestro, ofreciendo albergue en su casa a los naufragos. También llegó a la playa D. José Naranjo. Era ya de noche cuando se pusieron en marcha para Telde, entre ellos el Capitán, algunos oficiales, el capellán, mujeres y otros pasajeros y tripulantes que fueron colmados de atenciones y agasajos. El vecino de Telde D. Silvestre Ojeda, condujo a su casa a los demás que en grupos de 20 o 30 llegaban a aquella ciudad dándoles alimentos y ropas, y lecho al mayordomo herido y a dos jóvenes a quienes el entumecimiento de las piernas les imposibilitaba para andar.

Los tenientes de la guarnición D. Domingo Díaz y Pérez y D. Francisco Rosa y Falcón llegaron a su encuentro en medio de aquellos barrancos a pie y llevando algunos faroles prodigando palabras de consuelo, facilitando sus capotes y ofreciendo hasta su calzado a los que ateridos de frío y con los pies ensangrentados apenas tenían fuerza para continuar tan penosa marcha, acompañándolos, buscando en Telde alojamiento para todos. También dieron hospitalidad los Sres. D. Pablo de Cabo y D. José Benjumea. Al mismo tiempo el alcalde de Telde Sr. Zumbado hacía las gestiones pertinentes.

El Sr. Ripoche dispuso saliesen en carruaje para Telde dos de sus dependientes, al propio tiempo que el Comandante de Marina se dirigía también a Gando. Cerca de las 10 de la noche llegó el carruaje con el representante de la casa consignataria

Desde la hospitalaria ciudad de Telde los naufragos se dirigieron a Las Palmas, en carruajes que al efecto les fueron facilitados por la Agencia de la Compañía. De manera generosa el doctor en medicina y cirugía D. Miguel de Rosa y el gerente de la farmacia de las Hermanas Vernetta se apresuraron a verificar la cura de muchos de los naufragos, heridos al abandonar el vapor y los generosos ofrecimientos de una señora forastera que se albergaba en el hotel Europa y que puso a disposición de los naufragos todos los recursos, facilitando ropas, calzado y todo lo indispensable a una pobre señora con cuatro niños, que, como los demás, perdió cuanto tenía.

La autoridad gubernativa telegrafió a los Sres. Ministros de la Gobernación y Gobernador de la Provincia participándoles la catástrofe. También se pusieron telegramas particulares a Cádiz y Madrid, tanto por el Consignatario del vapor como por algunas otras personas.

El profesor de canto Sr. Vitadini, que hizo sus estudios en el conservatorio imperial de Berlín obteniendo el 1º premio de composición y canto y que poseía una hermosa voz prometió dar un concierto en Las Palmas.

Los pescadores

Una vez más, los sufridos pescadores de Gando fueron los primeros que se aprestaron con sus botes a socorrer a los desgraciados naufragos, sin que su esfuerzo fuera suficientemente

reconocido, si bien, un grupo de náufragos, a través de las páginas de un periódico reconocieron su *arroyo y abnegación*. La viajera Olivia Stone en su relato “Tenerife y sus seis satélites” indica que los náufragos fueron trasladados a Las Palmas y los trataron con toda hospitalidad, *aunque dicen que los vecinos de Gando fueron bastante insensibles a la hora de atenderlos*.

Las contradicciones

Al júbilo de los vecinos de la isla, propiciado por los carnavales a celebrar esos días, se unió el desconcierto y la confusión ante lo contradictorio de las noticias llegadas, y la confrontación entre las islas, cuando algún periódico extranjero publica que el naufragio se produjo en Tenerife. Réplicas y contraréplicas entre la prensa de Santa Cruz de Tenerife y las Palmas al ponerse en entredicho la seguridad de las costas de Gran Canaria. La prensa de Madrid comentó que el siniestro pudiera haberse producido por el choque con un barco surgido en esa misma ruta por efecto de perturbaciones de la costa submarina, relacionados con los terremotos de Andalucía. Mientras que otros comentaban que el choque ocurrió en una roca de “origen prehistórico”. También hubo confusión con respecto al nombre del Capitán que en un principio se atribuyó a D. Juan Román Leuzón siendo D. Juan Herrera el que lo mandaba.

El oro y su rescate

En el momento de su hundimiento se encontraba en la Santa Bárbara del buque diez cajas precintadas que contenían 500.000 duros en oro (diez millones de reales en metálico), producto del último empréstito para Cuba, remitido a la Habana por el Ministro de Ultramar para atenciones de la Isla. La remesa estaba asegurada por varias casas de París, a las que se pagó una alta prima, por mediación de la Compañía Trasatlántica.

Desde el día 17 era esperado en el puerto un vapor de la Compañía a recoger los náufragos, y la llegada de otro con los aparatos y buzos necesarios para descargar los 500.000 duros y lo que fuera posible.

A principios de marzo se presentaron en Gando las Comisiones Facultativas y de seguros marítimos con objeto de explorar con los buzos que les acompañaban la posibilidad de sacar a flote el casco del vapor y extraer los caudales del tesoro español.

El resultado de las exploraciones acusa la imposibilidad absoluta de poder salvar el casco del vapor, a causa de la profundidad a que se encontraba. Con respecto a los caudales, si bien ofrecía gran dificultad la operación de extraerlos, éstas no eran del todo punto insuperables, puesto que existía el recurso de apelar a la dinamita aplicada a la cubierta del vapor, con el fin de quedar expedito el descenso hasta la Santa Bárbara.

El día 8 salió para Cádiz uno de los buzos de reconocimiento, proyectándose nuevas inspecciones por las Comisiones Facultativas y seguros marítimos.

El esfuerzo de los buzos fue estéril y la leyenda de las cajas de oro se extendió por la ciudad alimentando tertulias de bochinches y plazas. Nuevos buzos esta vez llegados de Inglaterra, arribaron al Puerto para sacar las cajas de oro, ordenando el propietario que, si era preciso, el trasatlántico fuera dinamitado para poder acceder a él.

El equipo de buzos empleó una perforadora que abrió brecha en uno de los castillos y por ese hueco, sacaron nueve de las diez cajas de oro, donde se guardaba en su interior las diez cajas de oro intactas y que dotadas de un material herméticamente cerrado, el agua no llegó nunca a penetrar. Tal y como se acuñaron las monedas en Madrid se recogieron, pero con la sorpresa de que del lote de la decena faltaba una unidad de la que nunca más se supo.

La Compañía de seguros marítimos había enviado al lugar del siniestro a tres de sus mejores buzos llamados Lambert, Tester y Davies, los cuales lograron extraer nueve cajas con su contenido intacto. Pero Lambert, de corpulenta constitución, contrajo una parálisis, si bien, parece que más tarde se pudo curar, y en una segunda expedición organizada para recobrar la décima caja, Tester perdió la vida. Una compañía alemana quiso intentar el salvamento de la décima caja, ofreciendo como sueldo un cincuenta por ciento de su valor, sin otra recompensa, pero los buzos juzgaron la profundidad demasiado grande y la empresa quedó abandonada.

La leyenda del tesoro

La noticia que una de las diez cajas de oro no había sido encontrada se extendió como la pólvora alimentando la fantasía popular e incrementando el número de buscadores de oro improvisados, que osaban acercarse al *Alfonso XII* con los más variados sistemas de detección. Platos, tazas, faroles, campanas, camafeos y alguna que otra joya componen desde entonces las vitrinas de más de un buceador que ha logrado acceder al *Alfonso XII*.

La búsqueda posterior de la misteriosa caja por todo el buque resultó infructuosa. Las barricas de vino que transportaba quedaron destrozadas, quizás por efecto de las cargas explosivas. Se extrajo unos cañones de bronce y que no se sabe cuál fue su destino; posiblemente pasaron a la Casa de Colón, y ésta los transfirió a la fortaleza Museo de La Luz.

Proceso al Capitán

En 1890, ante el Tribunal de Marina del Departamento de Cádiz y por Consejo de Guerra celebrado en San Fernando fue vista y fallada la causa instruida con motivo del naufragio del vapor de la Compañía Trasatlántica *Alfonso XII*. El capitán Herrera, que lo mandaba, fue sentenciado a la pena de un año de suspensión en el mando de buques.

Epílogo

El “Alfonso” (como es conocido en la actualidad por los pescadores), convertido en pecio, completamente desmantelado, duerme su sueño eterno en aguas de Gando, habiéndose transformado en un arrecife artificial, recibiendo de vez en cuando la visita de submarinistas. El misterio de la décima caja continúa; y la “Baja”, cual misteriosa sirena, seguirá atrayendo a cuantos Ulises en su regreso a Ítaca, osen acercarse...

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.



Roque y Punta de Gando

Nafragios en la costa de Telde (IV): 'SPIDER' (1887)

Comparado con el resto de los naufragios de esta serie, el que nos ocupa no es el de los más importantes en cuanto a la envergadura del barco y pasaje, pero no por ello deja de tener un lugar en la historia de los siniestros marinos, máxime si tenemos en cuenta el denominador común de todos: la *Baja de Gando*

El Spider

En las noticias marítimas comerciales de Mayo de 1887, se anunciaba: "*Llegada el día 2 del vapor inglés "Spider" procedente de Swansea a la consignación de los Sres. Miller y C^a con destino a Sierra Leona*".

El *Spider* era un pequeño barco mercante de vapor inglés de muy nueva construcción. Desplazaba 1.148 toneladas y llevaba un pasaje de 18 tripulantes y 3 pasajeros en tránsito. Transportaba un cargamento de carbón vegetal y cajas de ron y ginebra. El barco llegó a reponerse de carbón, aguada y renovar víveres. En viaje desde Swansea (País de Gales), se dirigía para la Costa Occidental de África con escala previa en el Puerto de la Luz. Estaba al mando del Capitán Mr. Peterkin.

El naufragio

Apenas había transcurrido dos años del último naufragio del coloso *Alfonso XII*, produciéndose el accidente casi a la misma hora; y si aquél coincidió con los Carnavales, éste lo era con Semana Santa, acontecimientos sociales y religiosos muy arraigados en la isla, para aquellos que quieran buscar en estos fatales sucesos algo más allá de lo estrictamente natural y humano.

El 2 de abril de 1887 tuvo su arribada al Puerto de Las Palmas y una vez fondeado, durante la mañana la tripulación se encargó de realizar las faenas descritas para preparar su partida de nuevo.

Una vez terminadas sus labores y siendo las dos y treinta de la tarde de un fatídico sábado, el *Spider* zarpó del Puerto de Las Palmas, en busca de su fatal destino.

Al pasar frente a las costas de la Capital llamó la atención de los que lo observaron por su proximidad a tierra. No obstante como el mar se hallaba extraordinariamente bonancible y a pesar que se recordaba lo sucedido con el *Alfonso XII*, nadie podía sospechar la tragedia que se avecinaba, si bien se presentía, al barco acercarse a la costa, cuando lo normal es que se alejara. Al poco de iniciar su singladura, con una marcha lenta, sobre las cuatro de la tarde chocó con la fatídica *baja de Gando* quedando casi varado sobre el escollo.

A las cinco de la tarde de ese día y como si se repitiera la historia del *Alfonso XII*, el vigía marítimo de la isleta dio la voz de alarma, anunciando que un vapor se hallaba parado y en peligro en el Sur de la Isla, en Gando. La señal fue repetida por el vigía de la ciudad. Se supuso que era el

Spider, tanto más cuando los Sres. Miller y C^a, consignatarios del buque, reciben a la misma hora un telegrama transmitido por el Puerto de la Luz en el que se les notificaba la señal del vigía de la Isleta asegurando que era el *Spider* el que se hallaba en peligro, no sabiéndose con certeza lo ocurrido. En efecto el vapor había naufragado en la *baja de Gando*.

Al poco tiempo el Alcalde de Telde mandó un parte al Delegado del Gobierno manifestando que según noticias de Gando un vapor inglés había chocado con *la Baja*, hallándose con averías. Al llegar la noticia acudieron desde el primer momento las autoridades de Las Palmas a pesar de la distancia. Un inspector de orden público fue enviado al lugar.

Rápidamente acudieron el cónsul inglés y D. Tomás Miller y Wilson en representación de la casa consignataria Miller y C^a. La aseguradora Lloyd de la que era agente en esta isla D. Juan Bautista Carló, mandó un representante con un remolcador para las tareas de rescate.

Después de chocar, permaneció algunas horas inmóvil entre dos roques del *bajo* en posición horizontal (visto desde tierra parecía como si estuviera varado en un astillero), hasta que con la marea baja, poco a poco fue inclinándose de popa llegando a una posición vertical, suponiéndose que el buque se partiría en dos en una segunda marea alta; aunque a las ocho de la mañana y después de quedar sumergido de popa se encontraba casi verticalmente con la proa hacia tierra, teniendo fuera del agua parte de la chimenea. Todas las personas que se hallaban a bordo se subieron cómodamente en las lanchas del vapor.

Los pescadores de Gando que al igual que en casos anteriores habían acudido con sus lanchas para el salvamento, fueron rechazados hasta con violencia por los tripulantes. Se salvó alguna carga, otra parte flotaba sobre las aguas tranquilas de Gando.

Una vez puestos a salvo, pasajeros y tripulantes fueron llevados luego a Las Palmas por el remolcador.

Habían pasado catorce días desde el naufragio y el *Spider* permanecía en la misma posición que quedó desde el principio. En ese tiempo no había podido salvarse más efectos de la carga que los pocos extraídos los primeros días y cuyo remate fue anunciado por la Casa Consignataria Sres. Miller y Cía.

El rescate

A principios de Junio era esperado en el puerto un vapor inglés con los buzos y aparatos necesarios para sacar la maquinaria del buque siniestrado, valorada en unos 60.000 duros. A mediados de Junio se encontraba fondeado en Gando el vapor alemán *Newa* para facilitar los trabajos a los buzos que trataban de sacarlo.

Consecuencias

Inmediatamente se empezó a comentar y hacer cábalas sobre la necesidad de hacer volar la baja con dinamita o poner boyas de campana para evitar estos lamentables sucesos. Como en casos anteriores se presentaba el siniestro como anómalo e inexplicable. En algunos círculos se llegó a comentar que el hecho de que los capitanes de buques naufragados estuviesen comentando momentos antes de su partida de Las Palmas la existencia de la “Baja”, la fatalidad los conduciría hasta allí, como si se tratara de un reto del hombre a la naturaleza, quedando también en el aire por la maledicencia que la pérdida del *Alfonso XII* pudiera tener algo que ver con el oro no encontrado. De nuevo la prensa de las islas de Gran Canaria y Tenerife enfrentadas dando cada una la explicación que más convenía. Mientras en Las Palmas se hablaba de hecho “intencionado y malicioso”, en Tenerife se comentaba que era debido a la casualidad o a la impericia. Quedando también en el aire la repetida propuesta sobre la instalación de una boya de campana, que a toda hora indicase a los navegantes de aquellos mares la proximidad de aquel peligro - las “boyas de campana” son un sistema de balizamiento acústico que posee una campana o silbato sobre una boya común -. Otros argumentaban que no era precisa, porque romperían la campana. Se hablaba de un problema entre dueños y casas aseguradoras quedando atrás el motivo principal y la prevención de nuevos naufragios, llegándose a comentarios despiadados y crueles que sólo alimentaban el morbo de algunas mentes calenturientas. Un periódico satírico publicó que habían celebrado una conferencia en la *baja de Gando*, el *Alfonso XII*, el *Ville de Pará* y el *Spider*, con asistencia del *Senegal*.

Estando el “bajo” en el vértice de un cuadrante entre la Punta y el Roque de Gando y por tanto muy próximo a la costa de la isla y siendo la obligación de los barcos navegar a cinco millas resultaba del todo inexplicable el hecho. Además: mar bonancible, cuatro treinta de la tarde, señalización en cartas marinas, precedentes de otros naufragios y con la proa a tierra; no se puede explicar técnicamente.

Sin apagarse los ecos del naufragio del *Spider*, en Junio llegaba la noticia del hundimiento del vapor *Senegal* del que hablamos en el primer capítulo de esta serie, cuando haciendo su servicio entre Liverpool y la costa oriental de África se había perdido completamente en aquella costa. La tripulación pudo salvarse pero el cargamento fue presa de la rapacidad de los indígenas. El *Senegal* que había quedado herido en 1880 en la *baja de Gando*, terminó por morir siete años después.

La responsabilidad

Algún periódico comentó que probablemente el Capitán quiso hacer estudios del *Roque, Punta y Baja de Gando*, enfilando su buque con la boya que señala el sitio donde se hundió el *Alfonso XII* y un descuido del timonel no viendo la rompiente del mar sobre la roca, por lo tranquilo de las aguas, no pudo evitar el siniestro.

Se aseguraba que el Capitán estuvo aquella misma tarde hablando de la “Baja” en el escritorio de la casa de comercio de los Sres. Miller y C^a. Sería para inspeccionar el lugar de la desgracia del *Alfonso XII* y *Ville de Pará* de las que se ocuparon el Capitán del *Spider* y un funcionario de la casa consignataria.

En el aire los interrogantes: ¿No tenía millas de mar para navegar con toda tranquilidad? ¿Con qué objeto se dirigió al sitio? ¿La carta no marcaba el escollo?

La mar se hallaba como una “balsa de aceite”, el barco colocado “como con la mano” (comentarios de la época) sobre el escollo y la tripulación en tierra sana y salva.

Pudo haber tenido alguna relación la coincidencia, aliada con la fatalidad, la muerte el 31 de Marzo del buzo inglés Mr. Tester que trabajaba en la extracción de la última caja con 50.000 duros de los 500.000 que conducía el *Alfonso XII*. Había bajado al fondo del mar por espacio de 35 minutos con un cabo con el cual trabó un objeto (no se sabe si era la caja del buque), después de un pequeño descanso se sumergió de nuevo habiendo advertido antes a sus ayudantes que tiraran del cabo cuando avisara, pero a los 10 minutos volvió a subir cayendo privado de conocimiento. Al desvanecerse los marineros tiraron del aparejo pero no pudieron sacar nada. Mr. Tester falleció sin poder dar noticia del resultado de las operaciones.

¿Acaso el Capitán sabía la noticia y se dirigió al lugar para curiosear? Mr. Peterkin fue procesado por su responsabilidad en el siniestro. En mayo de ese año, el Tribunal Inglés de Marina suspendió por seis meses en el ejercicio de su profesión al capitán del buque *Spider* hundido en la *baja de Gando*. El argumento del Tribunal para dictar su sentencia fue el de “imprudencia temeraria”. Una pena casi idéntica a la que se impondría años después al Capitán del *Alfonso XII*. El día 27 de Abril se hizo pública la condena impuesta por el Almirantazgo inglés al Capitán del *Spider*. El Tribunal no encontró justificado que se acercara tanto el buque a la costa con riesgo de que se estrellara contra las rocas.

Un colega local lamentó la triste consecuencia que el siniestro trajo al experimentado marino, ex capitán del *Spider* y hacía un llamamiento a los armadores de su país para que no perdieran su confianza.

Explicaciones del Capitán del “Ville de Pará” y cónsul francés

Las responsabilidades imputadas a los Capitanes de los barcos naufragados y las noticias sobre la inseguridad del Puerto de la Luz al que algunas publicaciones atribuían “la Baja” en su entrada nos hacen transcribir literalmente las opiniones que en Mayo de 1887, con posterioridad al naufragio del *Spider*, enviaron a la opinión pública el Capitán del *Ville de Pará* y el cónsul francés.

Manifiesto del Capitán Laperdrix

“Cuando avistamos Las Palmas en nuestro rumbo a América, las señoras del pasaje me suplicaron que aproximara el buque a la costa para ver de cerca aquella Ciudad. Un sentimiento de galantería me determinó a complacerlas y nos aproximamos a la bahía, dejando a la derecha

el Puerto de la Luz, donde se ejecutan importantes obras para convertirlo en Puerto de Refugio. Este paseo marítimo a corta distancia de la playa se hizo sin novedad y las señoras se mostraban muy complacidas ante la hermosa perspectiva de Las Palmas y ante la importancia de los edificios, que a la corta distancia en que estábamos situados se distinguían detalladamente. Satisfecha la curiosidad del pasaje, seguimos nuestro rumbo y navegábamos a una milla de la costa, cuando a trece de la ciudad y a quince del puerto de Refugio, chocó el vapor en una baja llamada de Gando que existe a muy pocos centenares de metros de la playa de aquel nombre.

Una parte de la prensa de las islas canarias ha pretendido, alterando las circunstancias del hecho y el sitio del siniestro, perjudicar la importancia del puerto de refugio propalando la especie de que es peligrosa su entrada, pero hombre de honor y de verdad debo afirmar, que ni en la Luz ni en Las Palmas existe el menor peligro para la libre entrada y salida de buques y que el escollo donde chocó el Ville de Pará no tiene nada que ver con uno ni con otro, puesto que está situado a cinco leguas de distancia y a mi ignorancia del escollo la catástrofe que lamento y recomiendo a los capitanes franceses que naveguen con más precaución de la que yo tuve en aquel caso desgraciado, no acercándose imprudentemente a la costa y sobre todo que sean menos galantes con el bello sexo de lo que yo lo fui al avistar la bella ciudad de Las Palmas.”

Manifiesto del Cónsul de Francia

“Cumpliendo con las órdenes del gobierno de informarle acerca de las condiciones de los puertos del archipiélago canario, después de atento, detenido examen personal me trasladé a la isla de Gran Canaria para visitar la ciudad de Las Palmas, su capital, y estudiar sobre el terreno su renombrado puerto de la Luz y las obras que se construyen para convertirlo en puerto de Refugio. He de confesar que quedé agradablemente sorprendido. Todo lo que yo sabía por referencia era completamente opuesto a la realidad de las cosas. La ciudad de Las Palmas es una excelente población, sin duda alguna la más importante del archipiélago por su extensión, por el número de sus habitantes y por sus edificios públicos de que justamente se envanece. El puerto de la Luz inmejorable. Defendido del tercer y cuarto cuadrante por las elevadas montañas de la isla y del primero por una pequeña península denominada la Isleta, sólo está abierto a los vientos del sudeste. Es extenso y de excelentes condiciones. Para cerrarlo y defenderlo del segundo cuadrante se construyen obras de extraordinaria importancia, cuyo coste no bajará de 8 millones de francos. He examinado con exquisito cuidado la instalación para la ejecución de aquellas obras y he de decir que es admirable. Nada se ha escapado para obtener un éxito completo. Se emplean todos los medios de la ciencia moderna. Las maquinarias de vapor centuplican las fuerzas haciendo gran economía de tiempo y la grúa titán para la colocación de los bloques hace su trabajo con admirable precisión. La parte del espigón construido en dirección de norte a sur tiene notable solidez y según los preparativos hechos y los materiales acumulados tardará pocos años en estar terminado. Tendrá una longitud de 1.500 metros. De dirección de oeste a este el muelle del cual hay hechos unos 100 metros, su extensión total será de unos 700. Es indudable que el puerto de la Luz reúne excepcionales condiciones que acaso le hagan el más importante del Atlántico, y que constituirá una excelente estación naval para los buques de guerra de todas las naciones, la justicia, la imparcialidad y los deberes de mi cargo oficial me obligan a decir la verdad al gobierno que me honra con su confianza.”

El pecio

Convertido en pecio, el *Spider* se encuentra descansando en los fondos de la *Baja de Gando* a una profundidad de 23-18 m. con la proa hacia el SW.

El Lazareto de Gando y el Puerto de la Luz

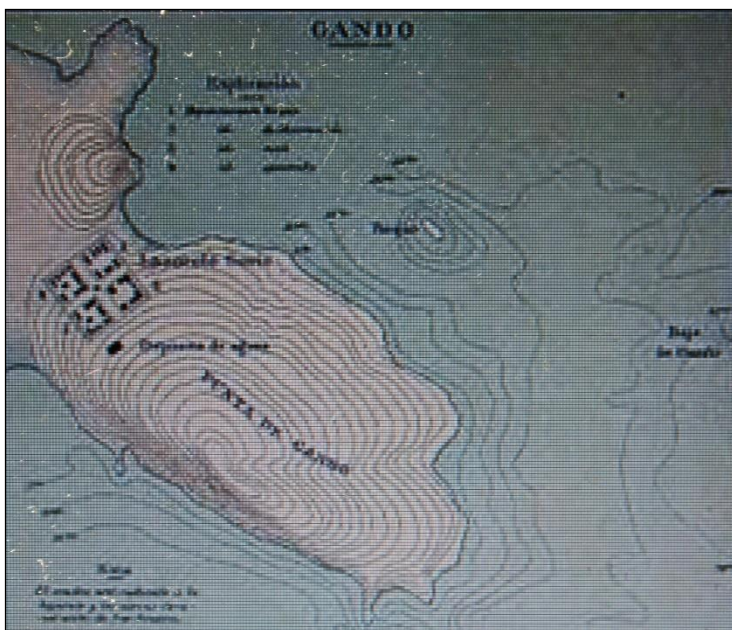
Por tener relación directa el municipio de Telde con este relato, debemos añadir que en 1887 (año del hundimiento del *Spider*), fueron subastadas las obras del “Lazareto Sucio” de Gando que había sido proyectado por el Ilustre ingeniero teldense D. Juan León y Castillo, que también proyectó el Puerto de Refugio.

Epílogo

El tránsito marino que tanta riqueza representaba para Gran Canaria, se vio hipotecado por estos amargos acontecimientos y a pesar de la tinta que corrió, las protestas, comentarios y los

interrogantes, la *Baja* siguió tragando barcos. Después que el “Araña” hubiera quedado atrapado en la intrincada telaraña de la *Baja*, sólo tendría que pasar un año para un nuevo naufragio.

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.



Mapa de Gando de D. Juan Ladeveze donde se aprecia la “Punta”, “Roque” y “Baja”

Naufragios en la costa de Telde (V): ‘KENNET’ (1888)

Tres años después del naufragio y hundimiento del navío *Alfonso XII*, un nuevo buque con el mismo nombre de 426 pies de eslora, 47 pies y 6 pulgadas de manga y 36 pies de puntal fue construido en Newcastle y botado el 30 de Marzo de 1888; en cierta manera hacía olvidar al antiguo y la tragedia que lo envolvió en aguas canarias. Posiblemente el recuerdo de la fatal *Baja* cual misteriosa premonición hacía presagiar que un nuevo siniestro se iba a producir en el mismo lugar pocos días después de botado el nuevo buque, donde se unía en fatal coincidencia todo lo relacionado con la archiconocida *Baja*. Al nacimiento del nuevo *Alfonso XII* se contraponen la pérdida de un veterano de los mares: el *Kennet*. Gando volvió a ser de nuevo protagonista de un siniestro marino cuando 18 días después de bautizado el *Alfonso XII*, el *Kennet* se hundió a consecuencia de haber chocado contra la misteriosa *Baja*, atraído no sabemos por qué misterioso sino.

El Kennet

El *Kennet* era un barco de vapor inglés que desplazaba 1.456 toneladas. Tenía ya prestados a la navegación dilatados años de servicios y probablemente estaría asegurado. Se encontraba fondeado en el puerto de Refugio de Las Palmas y había sido despachado con destino a Montevideo -algunas fuentes apuntan también que tenía como destino Río de la Plata, y al mismo tiempo un desplazamiento de 1.150 toneladas-, llevando a bordo 24 tripulantes y cuatro pasajeros. Transportaba un cargamento con tejidos, productos manufacturados y artículos varios. Desde el Puerto de la Luz y con destino a América partió una primavera tarde al mando del Capitán Mr. Pearce.

El naufragio

El vapor inglés *Kennet* partió del puerto de Las Palmas aproximadamente a las tres de la tarde de un miércoles 18 de Abril de 1888, maniobrando hacia una ruta alejada de la costa, pero a la altura del punto de Melenara puso rumbo excesivamente abierto a tierra. Se dejó venir hacia la costa hasta que irremediablemente chocó con la “siniestra” *Baja de Gando*. El mar se encontraba “picado” pero con suficiente visibilidad que permitía notar la presencia del escollo. La historia del *Senegal*, *Ville de Pará*, *Alfonso XII* y *Spider*, se repetía con extraordinaria semejanza como si

estuvieran predestinados a la búsqueda de su fatal destino. Inmediatamente corre la voz y se empieza a hablar de un vapor inglés perdido en la *Baja de Gando*.

Sobre las seis, poco más o menos, el vigía de la Isleta con la lección aprendida anunciaba que el buque que había salido hacia el sur de la Isla se hallaba en peligro.

Más tarde se supo que encalló en la *Baja de Gando*, dando lugar a que salieran del puerto de Las Palmas tres remolcadores para prestar auxilio a la vez que se trasladaba a Telde el Inspector de vigilancia Sr. Inglot y algunos agentes.

El choque se efectuó por la parte interior. El barco se mantuvo una hora escasa parado sobre el arrecife, después que se hubiera producido el encontronazo, para hundirse irremediablemente y de forma apacible.

Tripulantes y pasajeros fueron recogidos por las lanchas de los sufridos, intrépidos y abnegados pescadores de aquellas costas en sus pequeñas embarcaciones llevándolos a tierra a pesar de los sinsabores y la maledicencia sobre actuaciones anteriores. El Capitán y el piloto fueron los últimos en abandonar el barco.

Autoridades y tropa salieron de Las Palmas por tierra, mientras por mar acudían vapores remolcadores. La tripulación salvada, una vez desembarcada en la playa volvió a reembarcar por la noche con rumbo a Las Palmas en los remolcadores que acudieron al lugar del siniestro.

Se debe considerar que ese día el mar estaba “algo duro” (expresión de la época) levantando brisa del N.E., normal en esa situación, formando el mar rompientes que hacían a la *Baja* perfectamente visible desde cierta distancia, planteándose, que estudios iba a hacer la oficialidad de aquel buque en aquellos parajes.

Días después, un domingo por la noche todos los naufragos partieron para Liverpool en el buque inglés *Níger* (solía navegar de Inglaterra para la Costa de África).

La noticia que circuló con gran rapidez, si bien tuvo eco no causó impresión ni sorpresa de ningún género si se tiene en cuenta que la *Baja* y su peligrosidad estaban de actualidad en todos los mentideros marinos, puesto que los capitanes que tenían conocimiento del lugar ya se habían familiarizado con las noticias de los naufragios anteriores del peligro de acercarse a la *baja de Gando*, de tal manera, que bien podía decirse que se “hallaba de moda” aquel montículo marino que la naturaleza nunca dejó que aflorara a la superficie, siendo la principal observación que estos siniestros no ocurrían cuando el escollo estaba envuelto en las negras cortinas de la noche, sino de día y bien claro. Dentro de la normalidad, el infortunio se celebraba porque no ocurrían desgracias personales, si se excluye a los dos fallecidos del *Ville de Pará* por tratar de recoger objetos, el pasajero del *Senegal* o el infortunado buzo británico. De nuevo la ironía macabra salta a las columnas de la prensa apuntando que se podría evitar que las maletas se fueran al fondo del mar si se ordenara que al cruzar las aguas de Gando, los pasajeros las colocan sobre sus hombros, a todo evento.

Si se toma como referencia que la *baja de Gando* queda dentro de una amplia rada entre las puntas de Melenara y Gando no tiene ninguna explicación que un barco que se dirige a Montevideo choque contra ese escollo, a lo que podría añadirse los informes de naufragios anteriores. De nuevo el interrogante de las casas aseguradoras...

La eterna reivindicación de balizar la zona. Era de imperiosa necesidad balizar Gando, parte de los puertos y otros lugares difíciles para prevenir accidentes fatales, imprudencias y descuidos. Se hacían propuestas a la Dirección General de Obras Públicas para el proyecto de balizamiento formado por la Oficina del Ramo de Las Palmas y que inmediatamente se pusiera en ejecución.

Uno más y ya eran cinco, que por la impericia o no se sabe qué extraña circunstancia habían sufrido consecuencias trágicas y era un motivo para que se volvieran a ocupar de Gran Canaria todos los periódicos del mundo. Se tomaba incluso a “mofa”, dándose a estos acontecimientos un toque de humor y sarcasmo llegándose a comentar en tono de escarnio que unos cuantos ciudadanos, dada la gran expectación que provocaban los siniestros querían establecer en Gando un gran hotel, y que sus acciones no tardarían en venderse, considerando que el espectáculo estaba justificado, puesto que no hubo desgracias y las casas aseguradoras pagarían religiosamente el descanso eterno del Kennet. Algunos periódicos de Tenerife magnificaron el hecho con el epígrafe de “Terrible catástrofe” y naturalmente la réplica de los de Las Palmas argumentando que escollos había en todas partes como en los puertos de Cádiz y Algeciras y que se podía evitar tomando las medidas necesarias, y se consideraba la pena impuesta por el

almirantazgo inglés al Capitán del *Spider* porque no encontró justificado que se acercara el buque tanto a la costa y con riesgo que se estrellara entre sus rocas, haciendo hincapié en prevención de confusiones. Se trataba de evidenciar que afortunadamente en el Puerto de la Luz no existía ningún arrecife ni obstáculo que impidiera la entrada de buques y que ni siquiera el práctico era indispensable para entrar en la bahía. Se insistía que la *Baja* se encontraba a más de diez millas de distancia hacia el Sur. Se trataba de suavizar las consecuencias redundando en que el pasaje salió ileso. La desgracia de los naufragios se convirtió en caldo de cultivo para la controversia y el descrédito mutuo entre dos islas que querían alcanzar el protagonismo de sus respectivos puertos como punto de escala de viajes transoceánicos. La prensa de Las Palmas comentaba que el morbo por los acontecimientos relacionados con la *Baja* lo que hacía era aumentar el movimiento marítimo en Gran Canaria. Se insistía en la cantidad de vapores que visitaban el Puerto de la Luz (unos setenta cada mes) en 1877, teniendo su procedencia la mitad de América o de la costa de África, hacían su recalada por el sur pasando frente a Gando y que además con frecuencia entraban de noche sin el menor inconveniente.

Con el *Kennet* acababa una “racha” de cinco buques siniestrados en Gando en un periodo de ocho años (1880-1888). Transcurrirían 11 años y con los acontecimientos casi olvidados, cuando en 1899 el trasatlántico alemán *Lavinia* corrió la misma suerte que sus hermanos, aunque esta vez la *Baja* fue más generosa, produciéndose solamente heridas leves, pudiéndose salvar.

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.



Torre de Gando. Mudo testigo de los naufragios

Naufragios en la costa de Telde (VI): 'LAVINIA' (1899)

Llegados al ecuador de relatos, coincidente con el final de siglo XIX y con el desmoronamiento de España, en el llamado “Desastre del 98”, al perderse Cuba y Filipinas. Podemos buscar una analogía con los barcos naufragados en un mal endémico que venía de atrás y que en ninguno de los dos casos se buscó la solución adecuada. El *Lavinia* puede representar una metáfora del siglo que terminaba.

De todos los grandes naufragios en la *Baja*, el del *Lavinia* fue el más leve, pues apenas sufrió daños.

El barco

El *Lavinia* frecuentaba las islas en sus viajes interoceánicos. En un anuncio marítimo de un periódico de Tenerife de Noviembre de 1892 se leía: “*Esta mañana llegó de Hamburgo, el vapor alemán Lavinia. Tomó carbón, agua y víveres y salió para Valparaíso, Despachado por los Sres. Hamilton y C^a.*”

El *Lavinia* era un vapor trasatlántico alemán de 4.782 toneladas, perteneciente a la Compañía Deutsche Dampfschiffahrts Gesellschaft de Hamburgo y fue construido en Sunderland en 1896, Casa J.L. Thompson and Sons. Medía 382 pies de largo, 48 de ancho y 26 de puntal. Pertenecía a la Compañía de *Kosmos*, que hacía viajes de Europa para el Pacífico.

La singladura

El vapor pasó el 4 de Agosto de 1899 frente al puerto de Las Palmas a las 9 de la mañana, cambiando señas con los consignatarios Sres. Blandy Brothers y C^a; sin entrar en el puerto, siguió rumbo hacia el sur.

La catástrofe tuvo lugar a las 10 de la mañana, hallándose el mar muy tranquilo, como en las ocasiones anteriores en que tuvieron lugar accidentes análogos. El buque encalló en la *baja de Gando* destrozándose la quilla y quedando entre las rocas la parte de proa, cuyos compartimentos quedaron del todo anegados. Inmediatamente se dio orden de arrojar al mar parte del cargamento con el fin de aligerar el buque o intentar su salida. Se echó al mar gran cantidad de raíles para ferrocarriles y algún carbón, no consiguiéndose el objetivo que se intentaba.

La cobertura

Desde los primeros momentos se dijo que el vapor encallado en los *bajos de Gando*, era el trasatlántico alemán *Lavinia*, aunque no faltaron los equívocos como el del periódico tinerfeño

“Diario de Tenerife” al publicar al siguiente día del naufragio que el buque que había encallado era el “Lauriña”.

Mediante telegrama, el Delegado de Vigilancia en Las Palmas participa al Delegado del Gobierno, noticia que también llega al Gobernador Civil, que el Alcalde de Telde le dice que a las dos de la tarde encalló en la *baja de Gando* el vapor *Lavinia*; habiendo dispuesto salieran para el lugar de la catástrofe fuerzas de orden público y de la guardia civil y que comunicaría detalles, hasta aquella hora desconocidos.

Un telegrama del Alcalde de Telde al Delegado del Gobierno dio cuenta de la catástrofe, sin comunicar detalles de ninguna clase. Personas llegadas aquel día por la tarde a Las Palmas tampoco pudieron añadir noticia alguna. Sólo se sabía que desde el Ingenio se dio cuenta de la desgracia, ignorándose la importancia del siniestro. Por la bandera del vapor se sabía que era alemán.

Las noticias fueron comunicadas al Comandante de Marina al mismo tiempo que el Delegado el Gobierno daba instrucciones al Alcalde de Telde para que comunicara toda clase de informes, y organizara medios para socorrer a los náufragos, prestándoles los auxilios propios en estos tristes casos.

A las 3 de la tarde salieron para Gando varios empleados de la Delegación y algunos números de la Guardia Civil.

Se pidieron también a las casas consignatarias los remolcadores que salieron del puerto de la Luz conduciendo gabarras. A bordo de uno de los remolcadores partió el práctico D. Matías Reina. El Sr. Blandy, consignatario del vapor que se suponía naufragado, había salido ya para el sur acompañado de otras personas.

El estado de la tripulación

En un principio se dijo que habían ocurrido algunas desgracias personales sin que se pudiera comprobar tal hecho.

El salvamento del buque

Los buzos efectuaron un reconocimiento superficial de las averías sufridas por el *Lavinia* no pareciendo ser de mucha importancia, sólo había sufrido averías en la parte de proa y podía ser puesto a flote. El día 5 a las 11 de la mañana, aprovechando la marea se intentó remolcarlo, sacándole de *la Baja*. El día 6 fue puesto a flote y en la mañana del 8 entró en el Puerto de la Luz sin necesidad de remolque ni auxilios, para reparar las averías sufridas en “los bajos” de Gando. Repararía sus averías en los talleres de los Sres. Blandy Brothers y C^a. También se había presentado en un remolcador el segundo capitán de Marina de la Provincia para instruir sumaria del siniestro.

El regreso

A finales de agosto el vapor alemán *Lavinia* que fue puesto a flote después de haber varado en la baja de Gando había llegado a Hamburgo sin novedad.

La “maldición” de la Baja

La sucesión y continuidad de acontecimientos de índole trágica va creando un halo de leyenda en torno a todo lo que tenga relación con la trágica *Baja* y tal como si fuera “Tutankamón” lo que tenía analogía con la “roca” podía considerarse maldito. Aunque naturalmente esto daría lugar a otro tipo de “intrahistorias” que no está en nuestro ánimo relatar ni justificar, tan solo lo exponemos como acontecimiento curioso. Este es el caso del crucero de guerra *Alfonso XIII* (el *Alfonso XII* se encontraba reposando en el fondo de las aguas de Gando). Había fondeado en aguas de Las Palmas con una pequeña avería en su máquina para reparar en junio de este mismo año pasando a Tenerife una vez reparado. Fue construido en los astilleros de El Ferrol y botado en 1891, entrando en 1896 como buque de instrucción; desplazaba 4.826 toneladas y disponía de una tripulación de 413 hombres. Diseñado para llevar armamento pesado, era muy veloz, pero cambios realizados para su seguridad dejaron al *Alfonso XIII* menos blindado, lento, e inestable con mar gruesa. Es por ello por lo que no participó en un viaje a Filipinas quedando en la Península como prevención ante un posible ataque de la escuadra americana. Fue dado de Baja en 1900 y

desguazado en Bilbao en 1907. Habiendo embarrancado en la Playa de la Carraca de Cádiz el mismo año del hundimiento del *Lavinia*.

Con el *Lavinia*, los siniestros marinos en la *Baja* serían más espaciados en el tiempo. Las apetencias devoradoras de la *Baja* para atraer barcos se irían difuminando, hasta que en 1914; otro incauto de los mares, el *Emma* cayó en las garras de sus rompientes.

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.



Cartel de la Compañía a la que pertenecía el "Orleanais"

Naufragios en la costa de Telde (VII): 'ORLEANAIS' (1905)

Un nuevo siniestro a principios del siglo XX, hay que anotarle, en la larga lista de los que ya llevaba registrados desde el último tercio del XIX a la tristemente célebre *baja de Gando*. Tanto si llegaban al puerto de la Luz como si salían o pasaban de largo, la *Baja* era igualmente implacable para cuantos buques se acercaran a ella.

El *Orleanais*

Fue construido en Glasgow por los Sres. Elder y C^a, y botado en 1882. Tenía una capacidad de 2.584 toneladas. Realizó su primer viaje en 1883. Con los nombres *Prinses-Wilhelmina* y *Lombok*, navegó desde 1883 hasta 1903 en que tomó el nombre de *Orleanais*. Medía de eslora 325 pies 6 pulgadas, de manga 37 pies y de puntal 25 pies 9 pulgadas. Pertenecía a la SGTM (Sociedad General de Transportes Marítimos). Prestaba servicio como buque de pasajeros francés desde 1903 en la línea Marsella-Barcelona-Málaga-Río de Janeiro-Santos. Fue desguazado en 1909 después de sufrir una colisión.

Antecedentes

El Orleanais visitaba con frecuencia el puerto de Santa Cruz de Tenerife en sus viajes de ida y vuelta a América.

Con anterioridad a su naufragio y como otras muchas veces se hizo a la mar en Málaga procedente de Marsella el 11 de abril de 1905 al mando del Capitán Coudopen con rumbo a Río de Janeiro. Varios cientos de personas que huyendo de la penuria buscaban una nueva vida en América subieron a bordo del *Orleanais* en el Puerto de Málaga, llevando en un viaje sin retorno a un pasaje que se apretujaba atemorizado y esperanzado en los inmundos camarotes del navío.

El barco hizo escala en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, de paso para Río de Janeiro y Santos, el día 15 de abril.

Tomó carbón, agua y víveres y salió para su destino, despachado por los señores Brage, Marco y C^a. Llegando a Río de Janeiro sin novedad el 28 de abril.

El 25 de junio del mismo año llegó a Santa Cruz de Tenerife habiendo hecho el recorrido desde Marsella con 1.070 pasajeros que habían embarcado en los puertos de Barcelona, Valencia y Málaga con destino a Buenos Aires. Se proveyó de carbón mineral, víveres y agua, partiendo para Argentina, despachado por la misma casa consignataria.

En el tránsito del día 24 de septiembre del mismo año se contabiliza el paso del *Orleanais*, de Marsella, Barcelona, Valencia y Málaga para Buenos Aires, consignado por la misma Casa con carga general, 4 pasajeros para la isla y 1.048 de tránsito.

El naufragio

A las 8 de la noche del 23 de noviembre de 1905, cuando se dirigía a Las Palmas, el vapor *Orleanais* tropezó con la *baja de Gando* quedando varado. Algún periódico de la época hacía referencia a que había encallado en la “punta de Gando”. La tripulación y el pasaje consiguieron salvar sus vidas.

Por efecto del choque, al varar, el fondo se desgarró, inundándose la bodega número uno.

El vapor procedía de Buenos Aires y Brasil con cargamento de café y cacao para Marsella. Transportaba en el momento del naufragio 261 personas.

En vista del sitio donde ocurrió la varada se supone que el buque venía muy aproximado a tierra desde alguna distancia, cosa que no se explica habiendo dejado al sur y a la izquierda a pocas millas el faro de Arinaga que le indicaba su verdadera situación. Entre el numeroso pasaje, se produjo en los primeros instantes la natural alarma, pero gracias a las providencias tomadas no hubo desgracias que lamentar.

Los pasajeros

El 24 por la noche llegaron a Las Palmas los pasajeros, pasando en seguida a la Estación sanitaria, donde fueron fumigados. En su mayoría eran italianos y presentaban aspecto de pobreza. El cuadro era conmovedor, muchos niños lloraban y pedían pan a los curiosos que estaban cerca de la Estación.

El vapor *Algerie* de la misma compañía conduciría el pasaje a Marsella.

El salvamento del barco y su reparación

En un principio la extensión de la avería no se pudo apreciar hasta que llegó a Las Palmas y fue reconocido en firme.

Los auxilios pedidos de Gando en el primer momento fueron barcas para aligerar el buque, siendo enviadas inmediatamente por sus consignatarios los Sres. Miller y Comp., que ordenaron la salida para el lugar del suceso de su remolcador *España* con material de salvamento y dos embarcaciones para mercancías. Después zarparon también el *Britannia* de los Sres. Blandy Brothers, con personal técnico y el *Pedro del Castillo* de la Grand Canary, con un ingeniero y material de salvamento.

La compañía de correos interinsulares dispuso que el vapor *León y Castillo* pusiera rumbo a Gando con objeto de ayudar al salvamento del buque y especialmente de los pasajeros.

Una vez reconocido se consideró que el vapor se salvaría, pudiendo llegar al puerto de la Luz.

Después de haber reparado las averías sufridas en su varada, el *Orleanais* zarpó de Las Palmas emprendiendo un nuevo viaje a finales de diciembre de 1905.

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.



Playa de Las Burras. Lugar donde encalló el “Emma” (Foto: Rafael Sánchez)

Nafragios en la costa de Telde (VIII): ‘EMMA’ (1914)

Sin ser el más trágico, podemos afirmar que si fue el más rocambolesco de cuantos naufragios se produjeron en la *Baja de Gando* y del cual podría escribirse perfectamente una novela o realizar una gran película de aventuras a tenor de todo lo acontecido, tanto el naufragio como posteriormente su refluotamiento y reparación.

Las primeras noticias publicadas al día siguiente del naufragio por el periódico “La Provincia” no fueron acordes con lo sucedido al afirmar que después de un golpe que estremeció todo el vapor y se abrió una gran vía de agua *fue arrastrado por la corriente y sepultándose entre las olas en el mismo sitio que el Alfonso XII.*

El buque: características y carga

El *Emma* era un vapor mercante inglés de 2.539 toneladas. Fue construido en Whitby (Inglaterra) en 1898. Pertenece a la Compañía Inbul Bros, de la matrícula de Cardiff. Procedente de Río Plata, traía un cargamento completo de tres mil toneladas de maíz de Rosario, navegando en tránsito para el Havre. Estaba al mando del Capitán Storn y llevaba 24 tripulantes. Siempre hacía escala en Las Palmas en sus viajes de ida y vuelta a América para carbonear. La última vez cuando fue a Rosario para traer la carga que llevaba en el momento del naufragio.

El naufragio

Sobre las 6 de la tarde de un domingo día 3 de Mayo de 1914 y cuando navegaba con dirección al puerto de la Luz chocó contra la *baja de Gando*, sintiéndose un golpe que estremeció todo el vapor abriéndosele un vía de agua que lo hundió por la proa. Al chocar el buque y penetrar el agua por el boquete abierto, en el acto el oleaje lo levantó de nuevo dando lugar a una más fuerte cabezada; el barco comenzó a inclinarse de proa rápidamente, determinando un pánico irrefrenable y contagioso en la oficialidad y tripulantes. Se hacía imposible achicar el agua con el funcionamiento de las bombas. Poco a poco fue arrastrado por la corriente, escorándose con gran rapidez. Ante el temor que el buque se hundiera totalmente el capitán ordenó lanzar al agua las lanchas para salvar a los tripulantes. El temporal era tan grande que les impedía su propósito. En dos botes capitaneados por el Capitán y 1º Oficial pudieron por fin embarcar los 25 hombres con el fin de ganar tierra, quedando el barco totalmente abandonado y a la deriva.

Salvamento de los náufragos

Al observar las incidencias los pescadores de la playa lanzaron “barquillos” al agua. Los botes se dirigieron hacia la playa, pero la corriente los arrastraba. Los pescadores advertidos por el bote del primer Oficial y siguiéndoles lograron después de bastante esfuerzo que la embarcación llegara a la playa desembarcando de noche; la que guiaba el Capitán no pudo dominar la corriente y se fue a tomar tierra por Arinaga mucho más tarde. Ya en tierra se dirigieron a pie a Telde. A la una de la madrugada llegaron el Capitán y sus compañeros de lancha.

En el salvamento se distinguieron notablemente los vecinos de Gando: Leocadio Artiles Peña, Antonio Moreno Peña, Dámaso Vega Artiles, Domingo Trujillo Betancor y los hermanos Manuel, Antonio y José Peña Suárez.

Aterrados, y dando por seguro que el buque naufragaba, los marinos no pensaron en otra cosa que en ponerse a salvo, como lo hicieron. Ya en tierra observaron la situación del *Emma* que les pareció continuaba hundiéndose. Con la caída de la noche, el buque desapareció entre las sombras y lo dieron por hundido en las aguas, sin volverse a ocupar más del *Emma* al que suponían en el fondo del mar.

De la totalidad de la tripulación quince marcharon inmediatamente para Telde y desde allí en “coche de hora” a Las Palmas y los trece restantes lo efectuaron el día 4 a primera hora, sin volverse a ocupar más del *Emma* al que suponían en el fondo del mar. No se imaginaban que la consistencia de los compartimientos del buque hiciera que continuara a flote; y lo que no pudo hacer la “Baja” con sus rompientes y las olas con su empuje poderoso fue realizado por la rapacidad de los hombres.

Actuación de la Guardia Civil de Telde

En la mañana del día 5 de Mayo, en el cuartel de la Guardia Civil de Telde se recibió la noticia del naufragio de un vapor la noche anterior en las costas de Gando en el que “habían perecido ahogados” varios tripulantes y que el resto de la tripulación se hallaba abandonada en tierra.

El Comandante del puesto de la Guardia Civil de Telde envió un telegrama al Gobernador Civil con sede en Tenerife el día 4 a las 11,40:

“Acabo recibir noticias que anoche naufragó Punta Gando vapor mercante extranjero. Se dice han ocurrido desgracias personales. Salgo con fuerza este puesto a prestar auxilios.”

El cabo del puesto salió para Gando con el objetivo de comprobar la noticia y en su caso proteger a los naufragos y recoger los efectos del vapor que las aguas arrastrasen a la orilla. Le acompañaban los guardias segundos, Jaime

Tur Ferrer y José Nogueras Rivas, llegando a la playa de Gando a las doce, procediendo a interrogar a los vecinos que presenciaron el siniestro, quedando desvanecido el rumor de que habían ocurrido desgracias personales. Pertenecientes al vapor fueron recogidos por la Benemérita de Telde, 17 salvavidas de lona y corcho, dos velas para lanchas, un saco embreado y un farol, cuyos efectos fueron depositados en poder del conserje del Lazareto D. Enrique Baquero, a disposición del Comandante de Marina, a cuya autoridad se remitió el correspondiente atestado. También se remitió ese día un oficio al Delegado del Gobierno detallando lo relacionado al naufragio del vapor *Emma*.

El misterio

Se había recibido la noticia que en las playas del Burrero (la prensa de la época la señala como “Burreras”) y Vargas fueron vistas dos lanchas pertenecientes al buque naufragado que no fue posible recoger, por efecto del temporal.

A pesar del reconocimiento que se practicó por aquellas costas, no fue visto el vapor que, llegándose a pensar que el *Emma* se hundió totalmente.

La búsqueda en la extensa bahía de Gando fue inútil y presagiaba lo peor. Como se comprobó después, la Guardia Civil se engañó como todo el mundo.

De todas las versiones recogidas acerca del particular, se deduce que el motivo de que se creyera totalmente perdido el buque, dando lugar a las informaciones oficiales y extraoficiales hechas en tal sentido, fue origen de cuchufletas y burlas, repitiéndose de nuevo las opiniones más controvertidas con posterioridad al naufragio.

Embarrancado en Maspalomas

Ante tanta confusión el buque malherido fue arrastrado por la corriente hacia Maspalomas, quedando embarrancado en una playa de arena en el lugar conocido por Las Burras (en la prensa de la época “los Burros”). Fue un buque de la casa Blandy que venía hacia Las Palmas el día 4 el que dio noticias de haber visto un vapor abandonado en aquella costa sureña. Al pasar por el lugar y observar al barco en situación anómala hicieron insistentes señales, sin obtener resultado alguno. Esta casa consignataria envió un remolcador en busca del *Emma* dando órdenes al personal que tripulaba para que izase en el vapor la bandera de la Casa, anticipándose a la Gran Canaria, que también tuvo noticia de lo que sucedía y procediendo en idéntica forma. Ambas Casas se entendieron después para organizar el salvamento que se llevó a cabo con relativa facilidad y acierto y en el que también tomaron parte muy activa los cabos de matrícula de la Comandancia de Marina D. Cristóbal Abelleira y D. Agustín Rodríguez. También se encontraban en el remolcador Gran Canaria funcionarios de la Sanidad Marítima. Enviados por la primera autoridad de Marina fueron estos funcionarios a Maspalomas a encargarse de la vigilancia a bordo del vapor.

El saqueo

Durante el tiempo que estuvo el *Emma* embarrancado en Maspalomas y antes que fuera sometido a vigilancia desde el día 5 que llegaron al lugar los cabos de matrícula enviados por la Comandancia de Marina para que se hiciesen cargo de la vigilancia, el barco fue invadido por una multitud que se entregó al pillaje. El millo de la bodega inundada y el de las número 2 y 4, fue saqueado, lo mismo que los víveres, acción hasta cierto punto disculpable; pero lo que resultó más vergonzoso fue el destrozo hecho a bordo saqueando las prendas del ajuar de los marinos, los lechos de los camarotes, utensilios de cocina, cuerdas, drizas de las banderas, cuerdas de la sirena. Los tres compases que tenía el barco, fueron arrancados destrozando las tablas a las que estaban adheridos; sólo uno fue encontrado por la Guardia Civil. Las tablas del rancho de la tripulación, los camarotes de los maquinistas; las piezas que revestían del buque fueron arrancadas a hachazos. Hasta varias cadenas, las más fáciles de transportar, fueron pilladas. Las cámaras del capitán y los oficiales y los tabiques fueron destruidos y los efectos que se guardaban en los muebles, robados. Se encendió fuego en la cámara del capitán quedando un trozo de piso quemado. La provisión del pañol, todas las pinturas, niveles y algunos aparatos reguladores de las máquinas fueron destruidos o saqueados. Sólo se salvó la bodega número 4. Los dos botes que quedaron a bordo, también fueron llevados a tierra por los saqueadores, por cuya impericia se destrozó uno casi completamente.

Negociantes sin escrúpulos fueron a Maspalomas a realizar cambalaches con el millo.

La Guardia Civil del puesto de Santa Lucía llevó a cabo la detención y puesta a disposición del contra maestre don Cristóbal Abelleira, por encontrarse ausente el Ayudante de Marina, a dos pescadores de Telde y uno de San Bartolomé, en cuyo poder fueron hallados los objetos sustraídos del vapor *Emma*, en la playa de los "Burros", contabilizándose: una caja de madera con una fotografía, un termómetro grande y útiles de a bordo, dos cajas de herramientas de carpintería, una caja con herramientas para la máquina del vapor, un compás, dos faroles de las luces de los costados, dos cajones de cómoda, una varilla de cortina de camarote de metal dorado, un aparejo de cordaje con poleas de barca grande, un aparejo pequeño de los llamados de rabiza, una caja de hierro pequeña conteniendo dos sombreros, cuatro corbatas y algunos enseres de farmacia, un barril de cien kilos de aceite para la máquina, una luz de las llamadas de bombilla, una sierra grande, dos rollos grandes de cabos de cordaje para vapores, varias latas y un impermeable de seda y goma.

El traslado al puerto de la Luz

Con gran marejada, utilizando su propia máquina, ayudado por el remolque del *Britania*, siendo puesto a flote después de grandes esfuerzos, recobrado con la potente bomba de la casa “Grang Canary Coaling”, salió el *Emma* del punto donde estaba encallado a la una y media de la tarde del día 9 llegando a la ensenada de Gando a las siete de la tarde del mismo día. Desde allí salió el buque con rumbo al Puerto de la Luz el día 12 a las siete de la mañana, recalando en el punto de destino a las 10,15. La travesía se hizo también con el remolcador *Gran Canaria* y

poniendo a media energía las máquinas del *Emma*. En todas las operaciones tomaron parte los remolcadores *Gran Canaria* y *Britania*.

A las diez y media de la mañana del día 12 entró en el puerto, remolcado por el remolcador de la casa Blandy, *Britannia*, el vapor *Emma*. El remolcador de la casa Gran Canary Coaling Co, *Gran Canaria*, conducía también de remolque para el mismo puerto las gabarras donde venían los elementos de salvamento.

El estado del *Emma*

La popa que estaba totalmente sumergida y la proa levantada sobre el agua algunos pies, habían sido corregidas para facilitar la entrada del *Emma* al Puerto de la Luz.

De la banda de babor faltaban tres planchas del casco, rotas al chocar el *Emma* con las rocas de la *baja de Gando*, enorme boquete por donde penetró el agua inundando la bodega número 1, junto al escobén del ancla se veía el agua embarcada por la rotura, con una altura de braza y media sobre la que flotaban tablones y trozos de cuerda. A babor y estribor de la amplia boca de escotilla hallábase colocadas las bombas de salvamento de las casas de Blandy y Gran Canaria en las sucias y pestilentes aguas en las cuales sobrenadan el grano y los sacos reventados al hincharse el millo. De las bombas sólo funcionó la de la casa Blandy. El agua no había pasado a la bodega número 2. Sin que las máquinas, ni otros departamentos del buque, padecieran absolutamente nada por la acción de las aguas.

Ya en la dársena, las casas Blandy y Gran Canary, dispusieron que dos buques realizaran los trabajos necesarios para poner el buque en condiciones de hacerse a la mar, operación que se llevó a cabo desde el primer momento, consistente en colocar una camisa de goma y un prisma en el sitio de la avería para hacer el traslado del *Emma* hacia Inglaterra. El día 13 se trató de colocar en el boquete abierto por el choque, una camisa de lona para achicar el agua embarcada.

Por disposición de la Sanidad y la Comandancia de Marina fue desalojada la bodega número 1, única inundada conduciéndose su contenido fuera del puerto, siendo arrojado al mar.

Sobre el casco intacto en su mayor parte, el barco no presentaba ningún tipo de inclinación. Para lograr su estabilidad se había colocado en popa la carga que aún quedaba en la bodega número 1 consistente en algunos de miles de sacos de millo.

El Capitán y la tripulación

Los naufragos se hospedaron en el hotel “Rayo”. Allí fueron visitados por un redactor del periódico “La Provincia”, sobre las tres de la tarde acompañado del oficial de la estación sanitaria D. Andrés Macías que medió en la conversación. El Capitán quedó en su cuarto en cama y en otro el 1º Oficial. El Capitán de unos 45 años, rostro tostado por el aire con tristeza contestó a las preguntas del Sr. Macías, comentando que navegaba con tiempo claro y brisa fuerte con la confianza con la que siempre había pasado por aquel lugar, estando en el puente cuando ocurrió, después de sentirse un estremecimiento del buque, se hundió de proa y retrocedió haciendo agua que daba miedo, disponiendo el salvamento, porque el barco se hundió rápidamente por momentos, en las lanchas, muchos marineros se encontraban descalzos, no se pudo salvar la documentación. Se arrebujó a la manta con síntomas de malestar. Más tarde fue hospitalizado en el Hospital Inglés “Queen Victoria”. Llevaba al servicio de la Compañía propietaria del *Emma* treinta y dos años. Acaso sufrió un error, velando con exceso por la seguridad de los hombres bajo su mando.

En el tiempo que el barco estuvo en aguas del puerto de la Luz fue visitado por sus tripulantes que quedaron asombrados de los destrozos efectuados en el navío. El contramaestre y uno de los pilotos limpiaron su camarote para poder instalarse. Uno de los maquinistas, encontró en su camarote los retratos de su esposa y de sus hijos que fueron respetados por los saqueadores, pensando quizá que de no haber abandonado el barco muchas cosas se hubieran salvado.

Los tripulantes no embarcaron para Cardiff hasta que no se ventiló la sumaria instruida con motivo del naufragio.

El mismo día que el *Emma* chocó con la *baja de Gando*, varios barcos se vieron implicados al producirse choques en la entrada del puerto de la Luz. Por la mañana, un vapor frutero alemán que salía y otro que entraba. El buque alemán sufrió averías de importancia, haciendo agua tuvo que entrar de nuevo en el puerto. Por la tarde, encontronazo entre el velero Sensat de D. José Bosch y Sintes y un vapor inglés de la casa Elder sin mayor importancia.

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.

Naufragios en la costa de Telde (IX): 'KINGHORU' (1924)

De todos los accidentes marítimos registrados en aguas de Gando, que son los que ocupan la serie que se relata, tan solo el del *Kinghoru* no tiene ninguna relación con la *baja de Gando*, al menos de manera directa, que conocemos; si bien, el suceso se produjo a pocas millas de su situación y no sabemos si de manera indirecta pudo tener influencia en los acontecimientos que lo llevaron a quedar embarrancado en una playa. Según las fuentes consultadas tampoco se produjo en la costa de Telde si nos atenemos a que varó en una playa frente a los almacenes de empaquetado de tomates de *Fyffes*; considerando que los únicos almacenes de dicha Casa exportadora que conocemos en la zona (actualmente *Bonny*) se encuentran en el barrio de Las Majoreras del término municipal de Ingenio, a pocos kilómetros de la costa, podemos suponer que pudo haber sido una pequeña cala entre la torre de Gando y la playa del Burrero, sin que esta conclusión pueda constituir una premisa histórica.

El Kinghoru

El *Kinghoru* era un barco de vapor (algunas fuentes indican que era holandés y otras inglés) de 6.500 toneladas de registro. Procedía de Port Natal en el sur de África, con un cargamento de hierro viejo con destino a Inglaterra.

El accidente

El 8 de Mayo de 1924 a las diez de la noche el vapor *Kinghoru* embarrancó en un lecho de arena, en el interior de la bahía de Gando, frente a los almacenes que en aquel litoral poseían los señores "Fyffes Limited". En el lugar donde encalló había una profundidad de 29 pies en la pleamar.

Desde el barco se mandaron radios que se recibieron en el puerto de la Luz, demandando auxilio, a causa de haber encallado en las playas del sur de Gran Canaria. A los pocos momentos de recibirse esta noticia salieron varios remolcadores con rumbo al lugar del suceso, y al amanecer zarparon con el mismo destino los vapores interinsulares *Viera y Clavijo* y *León y Castillo*, el vaporcito *Esperanto* y el remolcador *Oceánica*. Al mediodía y cuando el mar se hallaba más alto, uno de los vapores que acudió en auxilio del buque holandés, tiró del mismo, tratando de remolcarlo, siendo inútil el intento.

En vista de la ineficacia de la operación, regresaron a las seis de la tarde al Puerto. Posteriormente en los vapores que fueron a Gando se procedió a descargar en parte el vapor, a fin de intentar ponerlo a flote.

El Capitán manifestó que el penetrar en la bahía de Gando fue debido a confundir ésta con el Puerto de la Luz.

En el movimiento de buques correspondiente al día 17 de Mayo se reseña que el *Kinghoru*, siguió viaje para Glasgow.

Port Nicholson

Cuatro meses después de haber embarrancado el *Kinghoru* se produjo un accidente similar en los "bajos de la Isleta", que aunque nada tiene que ver con las aguas de Gando, lo comentamos en la medida, que, si bien el *Kinghoru* fue desembarrancado y llevado a Las Palmas, con el *Port Nicholson* ocurrió al revés, pues se proyectó embarrancarlo en Gando para evitar una posible explosión debido a la carga de dinamita que llevaba y que pudo haber provocado una gran tragedia en la población capitalina.

El *Port Nicholson* era un vapor inglés que con carga general y 16 pasajeros se dirigía al puerto de la Luz, consignado a la Compañía Carbonera de Las Palmas, cuando al acercarse temerariamente a la costa encalló en los bajos de la Isleta en la llamada punta de la Esfinge un miércoles 22 de Octubre de 1924, siendo aproximadamente las siete y media de la noche, abriéndosele una vía de agua en la cámara de calderas, por lo que tuvieron que apagarla, quedando el vapor al garete. Inmediatamente pidieron auxilio con petardos de señales cuyas detonaciones se sintieron en el puerto de la Luz saliendo seguidamente el remolcador *Arinaga*, al que siguieron poco después los

remolcadores *Gran Canaria*, *Gando* y *Las Palmas*, dispuestos a prestar los auxilios necesarios. En el remolcador *Gando* embarcaron el celador del puerto y el práctico. En las falúas de los prácticos, representantes de la casa consignataria, el ayudante y jefe de marina, el vicecónsul inglés, y otros, salieron para el lugar del siniestro, para tratar de salvar al personal en caso que fuera necesario. Poco después llegó al muelle de Santa Catalina un bote salvavidas del *Port Nicholson*, en el que venían algunos pasajeros y parte de la tripulación con un oficial del barco. Entre ellos se encontraban dos heridos y una señora enferma de pulmonía que fue atendida primeramente en la caseta de los prácticos. Los heridos y enferma pasaron al Hospital Inglés, conducidos por la ambulancia de la Cruz Roja, y los demás fueron instalados en el Hotel Rayo. Más tarde en falúas y remolcadores fueron llegando a tierra los restantes pasajeros que fueron instalados en el mismo hotel.

Los remolcadores procedieron a remolcar al buque siniestrado, conduciéndolo al interior de la bahía donde debía ser varado. Cuando se encontraban frente al Hotel Metropol, el práctico que dirigía la operación recibió aviso de la Comandancia de Marina, para que tratara de conducir el barco a la bahía de Gando para ser allí varado, manifestando el capitán que no creía que fuera posible llegar allí por la cantidad de agua que iba haciendo, acordándose entonces, que fuera varado en la playa que existe frente al Hotel Metropol, operación que se hizo felizmente en la llamada por entonces playa de Santa Catalina. A bordo quedaron el capitán y gran parte de la tripulación, pues una vez varado no corría el barco peligro alguno.

El lunes, 3 de noviembre se llevaron a cabo los trabajos para poner a flote el vapor "Port Nicholson". La casa de salvamento de Gibraltar había hecho una perfecta instalación, utilizando unas bombas poderosísimas para extraer el agua que había invadido las bodegas centrales del buque, pudiendo taponar con cemento las averías sufridas. Los remolcadores de Gibraltar y de la Compañía Oceánica del puerto pusieron el buque a flote, llevándolo al muelle rompeolas, suspendiéndose la operación para continuar al día siguiente el taponamiento de dichas averías. La operación la presenciaron numerosísimo y curioso público desde la playa, muelle y azoteas.

Previo informe de una comisión de técnicos, la Autoridad de Marina ordenó el cargamento de las 500 toneladas de dinamita que llevaba a bordo siendo descargada en gabarras, las que deberían ser fondeadas en la bahía de Gando, donde reembarcarían en un vapor de la misma compañía.

Noticias posteriores indicaban que tan pronto estuviera en condiciones el buque y se dictaminara favorablemente el pleito de la Compañía de Seguros "Lloyd", la dinamita volvería a cargarse, continuando su viaje para Australia.

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.

Naufragios en la costa de Telde (X): 'SÜD NÚMERO 6' (1938)

La más apacible de todas las bahías que se conforman en torno a cada una de las islas de nuestro archipiélago, es, sin duda alguna, para el que suscribe, la de Gando, donde al decir de los “mareantes” el mar siempre se encuentra como un “plato” gracias a su situación a sotavento de la pequeña península que lleva su nombre, y por tanto resguardada de los vientos de N.E que son los que soplan la mayor parte del año. Ha sido desde siempre un puerto natural y no faltaron iniciativas para dotarla de un puerto artificial a raíz de la construcción del llamado “Lazareto sucio” de Gando a finales del siglo XIX. La existencia de su famosa “torre” construida desde tiempo anterior a la conquista y vuelta a reconstruir en épocas posteriores, constituye un referente para el desolado paraje del “jable” de Gando, hoy antropizado por la existencia de la Base Aérea y Aeropuerto. Su pequeña y acogedora playa con sus transparentes aguas fue en otro tiempo un pequeño poblado marinero y lugar de veraneo de los habitantes de los municipios de Telde e Ingenio. Su reducida población marinera fue protagonista en gran parte del salvamento de naufragos. A la bucólica existencia de este casi incomunicado lugar por tierra, (el núcleo más cercano, El Carrizal, se encontraba a varios kilómetros de distancia) se opone el otro gran referente, la siniestra “Baja”, que en el barlovento atrapaba irremisiblemente a los barcos entre sus garras en un abrazo mortal, perforando sus entrañas con sus rompientes, convirtiendo sus arenosos fondos en cementerios de navíos que durante años surcaron nuestros mares y que traían vida y esperanza a las islas. Su nombre ha estado desde siempre en la mente de los marinos desde que se acercaban a las aguas de Gran Canaria, al pasar por las costas de Gando.

Esta evocación de Gando nos sirve para ilustrar uno más de los naufragios provocados por la dichosa “baja”, cuando en España se desarrollaba la sangrienta Guerra Civil.

La flota ballenera alemana

En la época que ocurrió nuestro relato, la flota ballenera alemana era una de las más importantes con más de medio centenar de barcos cazadores y buques factoría. Su industria de transformación producía sustanciosos beneficios. De las ballenas se extraían distintos productos (aceite, lubricantes, margarina, jabones, productos alimenticios y otros derivados). Alemania había realizado varias expediciones a la Antártida con el fin establecer una estación ballenera y a la que animaba el deseo de poseer una parte de este amplio y desconocido territorio. Una de estas expediciones a la Antártida compuesta de una flota ballenera había partido en 1937 regresando en la primavera de 1938.

En ella se elaboró un plan para una tercera que partió el 17 de diciembre de 1938 que a través del buque Schabenland realizó estudios en la Zona Antártica. La Guerra Mundial que se inició en 1939 hizo desistir a Alemania de sus pretensiones territoriales. La coincidencia del regreso de la expedición en la primavera de 1938 con el hundimiento de una de sus unidades en aguas canarias nos hace suponer que procedía del Antártico, pudiendo ser la misma, si bien, eso nos conduciría a otro tipo de investigación ajeno al objetivo de la presente serie.

Características técnicas del Süd nº 6 (ex Kos III)

Astillero: Smith`s Dock Co Ltd. South Bank. Middlesbrough (Nº 863). Construidos siete idénticos para la flota ballenera noruega Kosmos, de Kos I a Kos VII con numeración de 861 a 867.

Arqueo G.R.T.: 248/88.

Medidas: 35,36 (38,1 o.a.) x 7,38 x 3,87/4,14 m.

Máquina: Smith's Dock (¿Werftbau?) T 1x3 cilindros. Triple expansión, 850H.P.

Eje simple, 1 Hélice.

Velocidad máx.: 15 nudos.

Botadura: 08/05/1929.

Completo y entregado el 07/1929 a la noruega Hvalfangerselskab Kosmos AS

(Mgr. A. Jahre), Sandefjord, como *Kos III*.

Septiembre 1937, vendido a la alemana Deutsche Ölmühlen Rohstoff GmbH (Mgr. Hamburger

Walfang Kontor GmbH), Hamburgo. Rebautizado como *Süd VI* (DJUS).
Asegurado en la Wercin Hamburguer Assecurandeuzr.
En los años 40, *Walter Sauermann S.A.* obtuvo una licencia para su desguace *in situ*.

El naufragio del Sud número 6

Era una mañana de un 12 de Abril de 1938 cuando se dirigía en arribada al puerto de la Luz, después de una larga estancia en los mares árticos dedicado a las operaciones de la pesca de ballenas el buque madre ballenero *Sudmeer*, alemán, a la consignación de los señores Woermann Linie para repostarse y esperar a seis balleneros que vendrían también para tomar provisiones. Sobre las cuatro y media de la tarde, uno de los esperados, el *Sud número 6*, cuando navegaba en aproximación por aguas de Gando chocó con uno de los “bajos que existen en Gando”, produciéndose graves averías que determinaron el hundimiento total del barco cuando solo habían transcurrido seis minutos del choque.

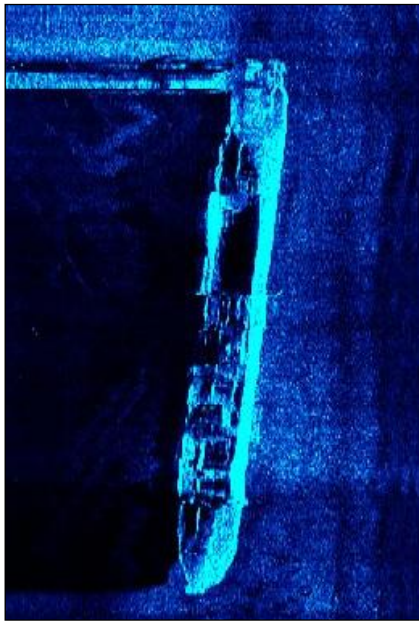
El salvamento

Los pescadores que por aquellas inmediaciones presenciaron el accidente se hicieron inmediatamente al mar no obstante el temporal que reinaba en aquellos momentos, logrando salvar a la tripulación que luchaba con el mar embravecido excepto un marinero de nacionalidad noruega que desapareció en medio de las olas sin que los esfuerzos que los heroicos marineros de Gando hicieron por encontrarlo dieran resultado alguno. Tan pronto como el comandante de Marina tuvo conocimiento del naufragio salió para el lugar del accidente así como un remolcador de la Casa Miller y Co. que conducía personal de la misma y de la Capitanía del Puerto que tuvo que luchar con la tempestad reinante hasta llegar a Gando, encontrando que el barco ballenero estaba totalmente perdido. Por orden del Comandante de Marina, los tripulantes salvados fueron conducidos a un pabellón de la Penitenciaría de Gando, donde fueron debidamente atendidos, recibiendo alimentos y ropas para ser trasladados al puerto al buque madre. Destacada fue la abnegada conducta de nuestros marineros de las playas del Sur que heroicamente expusieron sus vidas por salvar a la tripulación del buque náufrago.

Los restos del *Süd número 6*, reposan junto al *Spider* y al *Kennet* en el fondo de la “Baja”.

Transcurrirían ocho años para que se produjera en el mismo lugar el que sería el último de los naufragios de barcos de gran tonelaje, el curtido y veterano de los océanos *Monte Isabela*, si bien, otros barcos de pequeño y mediano tonelaje seguirían cayendo posteriormente atrapados y heridos de muerte por la tenebrosa “Baja”, hasta hace muy pocos años.

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.



Pecio del "Monte Isabela" localizado en aguas de Gando (imagen capturada por el sonar CM2 en la embarcación Canarias Litoral)

Naufragios en la costa de Telde (XI): MONTE ISABELA (1946)

Sesenta y seis años habían transcurrido desde aquel fatídico 12 de Mayo de 1880 en que el buque *Senegal* era atrapado por la *baja de Gando*. Uno a uno irían cayendo en distintas épocas y casi de forma escalonada buques de gran tonelaje, como si el mar exigiera un tributo de peaje que había que pagar en una insignificante roca perdida en el Atlántico en la isla de Gran Canaria en las costas de Telde y que a dos metros de la superficie acechaba cautelosa a aquellos barcos que predestinados por un extraño sino chocaban contra sus rompientes.

La silueta del legendario vapor *Monte Isabela* pintado de negro y con chimenea de amarillo, rematada con una "A" roja en el centro, jalonó una histórica etapa en sus viajes por el Atlántico.

La Naviera Aznar y el *Monte Isabela*

El vapor *Monte Isabela* fue botado en 1921 en Stockton (Inglaterra) por "The R.S.B.S.R.C.S.L." y pertenecía a la Naviera Aznar S. A. de Bilbao a la cual había sido transferido en 1939, habiendo navegado con el nombre de "Atxeri Mendi", en la Empresa por aquel tiempo denominada Sota y Aznar. La mayoría de sus buques estaban dedicados al transporte de mercancías. Al iniciarse la Guerra Civil Española quedaron repartidos en ambas zonas beligerantes de la contienda; algunos fueron hundidos. Poco después de finalizar la Guerra Civil, en junio 1939, la entidad se convirtió en naviera única. A todos los barcos de la antigua compañía naviera mercante "Sota y Aznar" le cambiaron sus nombres vascos "castellanizándose" por el de "Montes". El buque de transporte "Atxeri Mendi" se convirtió en "Monte Isabela".

Su arqueo bruto era de 3.615 toneladas y en carga llevaba un peso muerto de 8.425 toneladas. Sus medidas en metros: eslora, 107,28; manga, 14,84; puntal, 7,57. Estaba provisto de un motor a vapor de 1.220 H.P.

La tripulación del *Monte Isabela* estaba integrada por 34 hombres, figurando entre ellos como agregado un hijo del práctico del Puerto de la Luz señor Mora.

Navegaba bajo el mando del capitán de la marina mercante D. Francisco García y García, siendo despachado en Las Palmas por "Aucona".

El buque siniestrado había descargado unas cinco mil toneladas de maíz entre el Puerto de la Luz y el de Santa Cruz de Tenerife, de donde regresó para proveerse de carbón.

Una larga odisea por el Atlántico

Durante la primera mitad de la década de 1940 el *Monte Isabela* surcó los mares en una época sumamente peligrosa, no por huracanes ni tormentas, sino por la terrible contienda mundial que se desarrollaba y de la que en muchos casos eran víctimas inocentes barcos de carga. En esta etapa la presencia del *Monte Isabela* era especialmente apreciada, pues en él venía el grano para las Islas y la Península en una época esencialmente triste de la historia de nuestras islas, donde por efectos de la contienda recién terminada y por la que se desarrollaba, la entrada de suministros procedente del exterior era escasa.

En esta etapa sus viajes estuvieron consignados por las Casas locales Camilo Martinón y Aucona.

A finales de junio de 1940 había llegado a Las Palmas con un cargamento de cereales procedente de Concepción. El 29 de agosto de 1942 arribó desde Argentina descargando trigo y otras mercancías para la población, continuado luego viaje para Valencia después de repostarse. A principios de Diciembre de 1942 llegó a Santa Cruz de Tenerife para descargar la mitad de los cereales que traía, siendo despachado para Bilbao donde desembarcó a mediados de mes la otra mitad. Junto a sus compañeros “Monte Gurugú”, “Monte Icherta”, “Monte Orduña” y “Monte Solluve” se encontraba navegando por el Atlántico procedente de la Argentina para descargar en Canarias y Península cereales, habiendo entrado en el puerto de Las Palmas en la mañana 25 de abril de 1943 con 7.000 toneladas de cereales para Gijón a donde siguió viaje por la tarde. En enero de 1944 transportaba un cargamento completo de bacalao desde Filadelfia con destino a Bilbao. Después de llegar de Argentina con trigo para abastecimiento nacional, a principios de junio de 1944, embarcó con destino a Pasajes 12.413 piñas y 475 paquetes de plátanos, y 3.488 canastas de tomates. En la mañana del 4 de febrero de 1945 llegó al puerto de la Luz procedente de Buenos Aires descargando 2.600 toneladas de maíz y 90 toneladas de leche en polvo continuando viaje a Tenerife donde dejó 2.400 de maíz y leche en polvo. A mediados de marzo fue despachado para Buenos Aires después de proveerse de carbón. El 31 de agosto del mismo año entró en el puerto de la Luz procedente de Rosario con cargamento de cereales para Gijón, habiéndose proveído de carbón. El 19 de octubre pasó por las Palmas vía Tenerife con destino a Buenos Aires con un cargamento de carbón para ambas capitales. A mediados de junio de 1946 llegó a Las Palmas desde Buenos Aires en tránsito con cereales descargando una importante partida, proveyéndose de carbón. El 6 de septiembre de 1946 llegó de Buenos Aires para descargar 5.000 toneladas de maíz con destino al abastecimiento de las islas. El 18 de septiembre después de descargar los cereales en Tenerife regresó al puerto de la Luz en lastre para carbonear y continuar viaje hacia Cuba, a cuyo destino no pudo llegar cuando en la tarde de un domingo soltó amarras en nuestro puerto y puso proa al sur para dirigirse a América encontrándose en su camino la fatal “baja de Gando”, en aquel aciago día en que desapareció un barco que había cruzado multitud de veces el Atlántico en sus viajes de ida y vuelta al Nuevo Mundo y que tantos servicios había prestado a nuestras islas.

El naufragio

Un nuevo suceso marítimo se producía en la *baja de Gando* donde el *Monte Isabela* quedó hundido al anochecer de un viernes 20 de septiembre de 1946. El buque había salido del Puerto de la Luz entre las seis y siete de la tarde, en lastre y con destino a Cuba, donde debía cargar azúcar para Inglaterra. El mar estaba en completa calma y el *Monte Isabela* costeaba las aguas del Este de la isla en el que sería el principio y fin de su viaje.

Casi a la hora de navegación, cuando pasaba por aguas de Gando, chocó violentamente contra un “cuerpo extraño”, desapareciendo rápidamente de la superficie.

La catástrofe se produjo con tal rapidez que el barco quedó clavado de proa. Antes de desaparecer de la superficie, la chimenea voló por los aires, desprendiéndose el puente y otros departamentos del navío con gran violencia, desapareciendo entre las aguas 15 minutos después, a las ocho exactamente.

La confusión a bordo fue enorme. Los tripulantes sorprendidos por el inesperado siniestro, apenas tuvieron tiempo para lanzarse al agua con algunas balsas y asidos a maderos que flotaban, permanecieron así cerca de una hora. Algunos quedaron agarrados al pedazo de puente que se desprendió.

Según versión de algunos tripulantes, por la aparatosidad del choche, dio la impresión que el buque había chocado con una mina, pues al producirse el siniestro se oyó un ruido muy fuerte y extraño. Las secuelas de la pasada guerra aún pervivían.

El radiotelegrafista dejó cortada la llamada de auxilio y todos se lanzaron al agua con la rapidez que el caso requería.

El capitán, que se obstinaba en permanecer a bordo fue lanzado al agua por el fogonero canario Antonio Jiménez de la Nuez, uno de los desaparecidos del siniestro juntamente con el cocinero.

El salvamento

El radiotelegrafista del *Monte Isabela* logró lanzar la primera llamada de auxilio que aunque quedó cortada por la rapidez de los acontecimientos, al tenerse que abandonar el buque con celeridad; afortunadamente fue recogida por la estación costera y comunicada con la rapidez del caso a las autoridades competentes.

El último contacto con el *Monte Isabela* se produjo sobre las ocho de la noche, cuando se recogió por telegrafía una lacónica y estremecedora llamada de Socorro: "*Estamos a 20 millas". Nos hundimos rápidamente*".

Inmediatamente de conocido el accidente comenzaron las operaciones de salvamento de los tripulantes, que en parte se habían echado al agua en barcas y botes; en estas operaciones, participaron ejemplarmente elementos civiles y militares que acudieron con rapidez al lugar del suceso, a donde hizo también acto de presencia el alcalde de la ciudad de Telde don Manuel Álvarez Cabrera,

Las autoridades marítimas habían dispuesto que el remolcador *Gran Canaria* saliera del Puerto de la Luz para auxiliar a los naufragos. El vaporcito pesquero *San Juan* que venía de la pesca, fue la primera embarcación que llegó al lugar del suceso recogiendo a los primeros naufragos. Los restantes fueron salvados por el *Gran Canaria*. La mala suerte se cebó con el pequeño pesquero, pues sufrió una avería siendo arrastrado al garete en dirección al Sur teniendo que ser auxiliado por el *Gran Canaria* cuando ya se encontraba cerca de Arguineguín. También acudieron como siempre los "barqueros" de la zona de Gando.

Algunos barcos en ruta que también recibieron el S.O.S. lanzado por el *Monte Isabela* trataron de acudir al lugar del siniestro. Uno de estos buques fue el *Monte Nafarre*, que había salido del Puerto de la Luz para Cádiz con tabaco. El otro fue uno inglés que también había abandonado nuestro puerto. Pero la estación costera comunicó a los mismos que ya habían acudido embarcaciones ligeras para recoger a los tripulantes del *Monte Isabela* y aquellos siguieron ruta. También un avión de la base de Gando voló inmediatamente sobre el lugar del suceso, informando que los tripulantes del vapor hundido permanecían a flote en balsas y maderos desprendidos del buque.

Durante toda la noche, posterior al suceso se realizaron activas búsquedas que dieron por resultado el hallazgo de 32 hombres de los 34 que componían la tripulación, echándose en falta a dos, ignorándose si habían desaparecido en el accidente o se encontraban aún a bordo de algún bote.

El buque se hundió en seguida, sin dejar rastros que permitieran precisar el lugar de la catástrofe. Por ello, el *Gran Canaria* pasó gran parte de la noche buscando, infructuosamente por todos los alrededores del sitio dónde suponía se había producido el hundimiento.

En la tarde del día siguiente al naufragio el remolcador *Gran Canaria* que realizaba exploraciones en los alrededores del lugar del siniestro encontró una balsa con los dos tripulantes que faltaban habiendo fallecido el fogonero Antonio Jiménez de la Nuez, siendo la quinta y última víctima mortal de los que de manera directa o indirecta fallecieron como consecuencia de los naufragios relatados.

Los tripulantes salvados perdieron sus pertenencias, viéndose precisados a lanzarse al agua solamente con lo puesto. Todos fueron espléndidamente atendidos en Gando y trasladados después al Hotel Central.

Poco después de las dos de la tarde recibió la Estación Costera, a cuyo frente estaba el técnico don Luis Campanario una llamada del remolcador *Gran Canaria*, dando cuenta de haber hallado sobre una balsa al cocinero y al fogonero del *Monte Isabela*, Antonio Jiménez y Juan

Limiñana, uno de ellos vivo y el otro muerto. Los desaparecidos se encontraban a la altura de Arinaga.

Colaboraron con el remolcador en los trabajos de localización de los desaparecidos algunos aviones de la Base Aérea, los cuales sólo hallaron restos del barco hundido y un bote con un trapo blanco.

Como dato curioso se puede reseñar que en el *Monte Isabela* viajaba otro canario además del fogonero, un agregado, hijo del práctico del puerto Sr. Mora resultando extraordinariamente emocionante el encuentro de ambos una vez verificado el salvamento. Por noticias recogidas en el lugar del suceso se supo que el “foxterrier” de a bordo se salvó por si mismo, siendo recogido por uno de los botes que se aproximaban a la orilla.

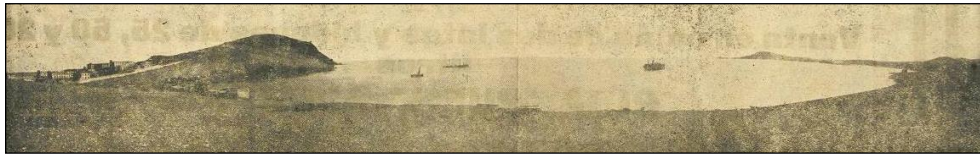
Epílogo

El *Monte Isabela* se encuentra reposando a 72 metros de profundidad en aguas de Gando constituyendo un gran atractivo, sólo al alcance de expertos buceadores, ya que la profundidad a que se encuentra representa un serio peligro para aquellos que osen llegar a él sin las condiciones de seguridad que dicha profundidad requiere.

A principios de la década de 1990 en un gráfico realizado por el segundo jefe del buque de la armada *Poseidón* se comprobó que el buque estaba completamente derecho conservando su estructura.

Sobre su hundimiento se han tejido innumerables conjeturas e hipótesis que a pesar del tiempo transcurrido siguen sin aclararse y como casi siempre la sospecha sobre el cobro de indemnizaciones de los seguros marítimos.

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.



La bahía de Gando en 1932

Naufragios en la costa de Telde (XII): 'ALCYON' (1946)

En el desarrollo cíclico de los trágicos acontecimientos históricos relacionados con la *Baja de Gando*, este extraño y caprichoso escollo costero parece como si estuviera dotado de vida y cual si fuera monstruo mitológico marino, guardián oceánico, anclado al fondo en las aguas de Gando, cuando quiere permanece aletargado, después de haber devorado algún incauto navío, pero a veces despierta con hambre insaciable y sin haber digerido su primer alimento se apresta insatisfecho a buscar una nueva presa. Al succulento *Monte Isabela* iba a servir de postre el pequeño y apetitoso *Alcyon* con un intervalo de solo un mes.

El hundimiento del *Alcyon* se produce cuando aún no se habían apagado los ecos que produjo en toda la sociedad canaria la lamentable desaparición del reconocido y familiar *Monte Isabela*, con su marinera estampa y su peculiar chimenea, reconocido cuando se divisaba en lontananza en sus múltiples arribadas al puerto de la Luz para repostar o para descargar el tan esperado grano que procedente de América saciaba el hambre a que se hallaba sometida toda la población canaria por efecto de la recién terminada Guerra Civil y el desarrollo de la Guerra Mundial.

Gando, depósito de barcos abandonados

El relato que sirve de preámbulo para ilustrar este capítulo nos hace caminar hacia atrás en el tiempo, mucho antes de comenzar la serie que estamos tratando, 23 años antes de producirse el naufragio del *Senegal*, el día 14 de Julio 1857.

Había sido avistado por el atalayero de la ciudad de Las Palmas un barco naufrago de regular porte, totalmente inútil por haber sufrido un incendio al que le faltaba la cubierta, sin arboladura, popa ni timón y sus costados hasta los portalones estaban completamente destrozados por las llamas. En tan lamentable estado fue conducido a la playa de Gando, al remanso de su bahía, testigo impasible de naufragios y buques inservibles. El buque había perdido la carga que pudiera haber contenido en la parte superior de la bodega, y solo tenía debajo de las latas del entrepuente madera en tablones de pinsapo, flotando en el agua que lo había inundado. Al no tener popa, costado ni cámara, había sido imposible por dicha razón encontrar su nombre o algún documento que pudiera indicar su nación, propiedad o procedencia, por lo cual, las autoridades de marina hacían un llamamiento a los dueños del navío para que se acreditaran y si no aparecieran declararlo “mostrenco”, para lo cual el Juez de arribadas de naufragios lo hacía saber a la población en el Boletín Oficial de Canarias.

Sirva este anecdótico relato de precedente para la introducción al hundimiento que 89 años después se produciría en las mismas aguas de Gando.

El hundimiento del *Alcyon*

El *Alcyon* era un barco pesquero a motor de nacionalidad portuguesa con matrícula de Lisboa. El barco siniestrado tenía 125 toneladas de desplazamiento y sus consignatarios en Las Palmas eran los Sres. Miller. Siendo su capitán el Sr. Ferreira.

Había llegado al puerto de la Luz para abastecerse de combustible. Una vez ultimada su estancia en el puerto partió para sus faenas pesqueras en el sur en las últimas horas de la tarde de un sábado 12 de Octubre de 1946.

Al llegar la embarcación a Gando, cerca de las inmediaciones donde hacía poco tiempo se hundió el vapor *Monte Isabela*, debido a chocar su quilla con la baja allí existente, muy cerca de tierra, se fue inmediatamente a pique, quedando la proa y el palo de la proa a ocho brazas del agua. Sus

tripulantes, en número de 22 y el perro mascota de a bordo pudieron salvarse, unos a nado y otros utilizando los botes de salvamento.

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.



Lazareto de Gando a principios del siglo XX. Situado en el istmo de la península de Gando desde donde eran visibles los naufragios y salvamentos. (Foto archivo FEDAC)

Naufragios en la costa de Telde (XIII): 'NIVARIA' (1969)

A modo de crónica

Al redactar los distintos epígrafes, me viene a la memoria mi niñez, donde cada domingo acudíamos una “jarca de chiquillos” al bazar de “Paca Espino” en la “calle Nueva del Ingenio” a comprar e intercambiar “revistas” del *Capitán Trueno*, *el Jabato* o *el Guerrero del Antifaz*, para continuar los relatos que habían quedado interrumpidos la semana anterior. Con el poco estipendio que recibíamos de nuestros padres, complementábamos esta actividad literaria con las películas de “tres jornadas” que nos “gozábamos” en los cines de “Alante” o “Atrás” en la función de las 3,30 para niños los domingos. Aquellas aventuras a las que no faltaban piratas, corsarios, bucaneros, galeones y tesoros y donde “el muchacho” quedaba siempre en una situación de riesgo que era solventada en el capítulos siguiente, pero que durante una semana nos tenía sumidos en el constante interrogante y natural desasosiego sobre lo que iba a ocurrir a nuestros héroes. Los pequeños barcos hechos de papel, “palas” de tunera, de madera o “taliscones” de palma, invadían acequias y cantoneras a modo de simulados mares y muchas veces nuestra ilusión por los barcos nos valió una reprimenda de los labradores. A aquellas ingenuas aventuras ilustradas y las películas del “número 1” debo mi afición por el mar. Cuando mi padre me llevaba a la playa de los “Chirlos”, donde pernoctábamos, miraba al horizonte y mi imaginación se desbordaba viendo pasar barcos de vela.

La historia se repite

Avanzando en el tiempo y después de los hundimientos del *Monte Isabela* y *Alcyon*, transcurriría un paréntesis de 23 años sin que nada relevante ocurriera en torno a nuestra “Baja”, hasta que la fatalidad vuelve a poner de actualidad a la inexorable “meseta submarina” repitiéndose la misma historia que ya era una constante desde que en el año 1880 el *Senegal* tuvo la desgracia de chochar contra el escollo. Aquel año de 1969, diez días antes de la histórica fecha en la que hombre había alcanzado la gesta de llegar a la Luna, se repetía con escandalosa frecuencia los accidentes en la “Baja”. Si en aquel ya lejano 1946 caían dos barcos con un intervalo de un mes, en este año iba a ocurrir lo mismo, tan solo que la diferencia fue de tres meses. En Julio caería el *Nivaria* y en Octubre el *Reina Mercedes*. Considerando también, que, si bien, aquellos fueron a parar al “patio de los cangrejos” estos últimos lograron salvarse habiendo sufrido averías de consideración.

El naufragio del *Nivaria*

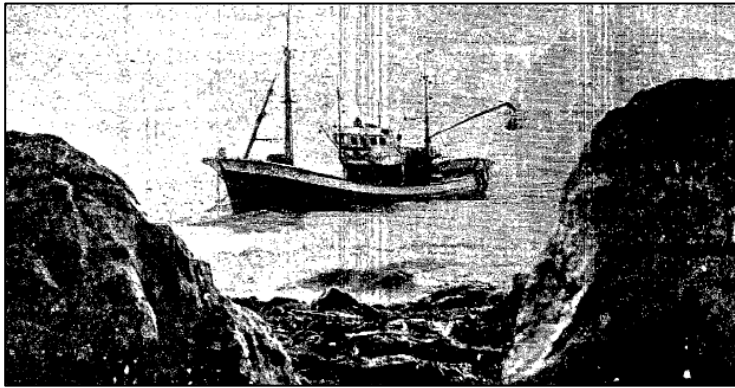
El *Nivaria* hizo en muchas ocasiones las delicias de sus ocupantes, pues durante mucho tiempo estuvo aparejado de balandro navegando a vela, para transformarse luego en una pequeña nave a motor provista de casco de madera en una época donde ya se habían quedado atrás las velas que impulsaban las pequeñas “barcas” de los “barqueros” costeros en las radas que circundan Gran Canaria. Este buque pertenecía al armador tinerfeño D. Jacinto Lorenzo Rodríguez y desplazaba más de cien toneladas de registro bruto, destinándose al cabotaje entre las islas.

El *Nivaria* con su porte entre tradicional y moderno tuvo la suerte que no tuvieron otros con anterioridad y no fue su destino el estar ahora acompañando a los innumerables barcos que descansan en los fondos arenosos de Gando. El abrazo de “la Baja” no fue lo suficientemente certero y nuestro barquito protagonista con nombre representativo de Tenerife logró salvarse.

El *Nivaria* navegaba una madrugada de un 10 de Julio de 1969 por aguas del sur de Gran Canaria y cuando el día empezaba ya casi a clarear tuvo la desgracia, como tantos otros, de tropezar contra la *Baja de Gando*, dejando parte de su quilla en el brutal encontronazo. El hecho que el casco fuera de madera ayudó en parte a que pudiese escapar a la llamada de sus hermanos que yacían en la gran “necrópolis de Gando”.

Su tripulación, después de pasado el susto y con dificultades puso rumbo a Las Palmas, siendo llevado el *Nivaria* al Puerto para ser varado en el lado derecho del muelle de Santa Catalina, donde se encontraba los talleres de los Hermanos Jorge, para proceder a su reparación.

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.



El Reina Mercedes encallado entre la Potabilizadora y Bocabarranco

Nafragios en la costa de Telde (XIV): 'REINA MERCEDES' (1969)

El año 1969 marcó un hito en la historia con la llegada del hombre a la Luna; sin embargo, fue un año especialmente aciago para la flota pesquera en aguas de Canarias y África Occidental por el naufragio de trece barcos, once españoles y dos griegos; siendo el *Nivaria* y el *Reina Mercedes* dos víctimas de la "siniestra y enigmática" *Baja de Gando*.

El accidente del *Reina Mercedes* es especialmente significativo, destacando entre todos los protagonizados por el archiconocido escollo marino, no por el naufragio en sí, que ya casi no representaba noticia destacada, sino por los avatares que sufrió la nave posteriormente en su costoso y accidentado periplo antes de llegar a los varaderos para su reparación.

El *Reina Mercedes*: características

El *Reina Mercedes* era un barco de nueva construcción, llevando solamente cinco meses activo en la navegación, dedicado a labores de pesca. Su casco estaba construido de madera y lo movía un modernísimo y potente motor, con desplazamiento de unas 114 toneladas de registro bruto. Se hallaba matriculado en Castro Urdiales (Santander). Constaba como patrón y armador de la nave D. José Velar. Su consignatario en Las Palmas era la Empresa Borrás.

El naufragio

El suceso marítimo se produjo sobre las 15, 30 horas del sábado 4 de Octubre de 1969, cuando, después de terminar sus faenas pesqueras y cargado de atún desde la vecina costa de África se dirigía al Puerto de la Luz. Navegando a la altura de Gando tropezó su casco contra la "Baja" que allí existe sufriendo una importante vía de agua.

A esa hora, en la Estación Costera de Las Palmas se recibió una débil llamada de socorro del *Reina Mercedes* que sólo fue recibida a medias y sin que en la misma se facilitara situación alguna ni posteriores llamadas. Esto hizo creer en un principio que podría tratarse de una falsa alarma.

A las 17,45 la incógnita se disipó por completo, al recibirse una llamada del buque francés "La Varne" informando que en la situación de 27° 58' N. y 15° 20' W. se hallaba el pesquero *Reina Mercedes*.

El barco francés que se encontraba en las cercanías trató de remolcarlo al puerto de la Luz, pero desgraciadamente, después de haber recorrido algunas millas se partió el cabo con el que era arrastrado el *Reina Mercedes* quedando el buque siniestrado a la deriva y a medio flotar. Siendo empujado por las olas y el viento, fue a embarrancar, terminándose por hundir muy cerca de la costa a poca distancia de la Potabilizadora (estaba en proceso de construcción) en la rompiente entre su escollera y Bocabarranco casi frente a la industria machacadora de piedra emplazada en ese sector, a unos 40 metros de tierra y con su cubierta bajo la superficie del agua. El pesquero extranjero siguió su ruta.

La tripulación

Los tripulantes del *Reina Mercedes*, naturales de la provincia de Santander, en número de 17, no pudiendo hacer nada frente a la emergencia, abandonaron el barco logrado llegar sanos y salvos a tierra por sus propios medios, siendo atendidos por miembros de la Base Aérea y desde allí pusieron telefónicamente en conocimiento el hecho del serio embarrancamiento que había sufrido su nave. Poco después se trasladaron en taxi hasta Las Palmas con el fin de dar todos los informes posibles acerca del accidente. Una vez en la ciudad se hospedaron en la Casa del Marino. Por el personal de dicho centro se realizaron las oportunas gestiones con la Trasmediterránea, con el fin de embarcarlos esa misma tarde hacia la Península.

El remolcador *Tamarán*

El remolcador *Tamarán* que se encontraba navegando cerca de Salinetas, fue inmediatamente alertado y emprendió ruta en auxilio del buque siniestrado donde observaron que ya el barco francés "La Varne" estaba intentando proceder al remolque de la nave.

Tres días después del hecho el *Reina Mercedes* continuaba embarrancado y se consideraba que podía darse por perdido toda vez que estaba casi hundido y los esfuerzos realizados hasta el momento por recuperarlo habían resultado infructuosos.

El 8 de octubre, el remolcador *Tamarán* se desplazó al lugar del siniestro a las 5 de la madrugada, volviendo al Puerto cinco horas después para de nuevo salir al mediodía con personal especializado, toda vez que sobre la pérdida del pesquero todavía no se había dicho la última palabra, existiendo fundadas esperanzas sobre su recuperación. Al efecto, el *Tamarán* permaneció en las proximidades del pesquero hasta el día 9 estudiando la situación del mismo, hombres-ranas de dicho servicio, para tratar de aligerar la nave, taponar las posibles vías que presentaba la embarcación y cuanto pudiera favorecer su salvamento. Sobre las 11.10 de la noche el *Tamarán* logró, con éxito la maniobra de sacar a flote de su lugar de embarrancamiento al pesquero, pero al parecer, el *Reina Mercedes* sufrió una nueva vía de agua en su casco comenzando a inclinarse y hundirse cada vez más. Cuarenta minutos después, desaparecía totalmente debajo del agua, muy cerca de donde había embarrancado a 22 metros de profundidad y a unos 700 de la costa. El *Tamarán* retornó a puerto pasada la medianoche.

Ni los esfuerzos del pesquero francés *La Varne*, ni el popular *Tamarán* lograron en principio el propósito de mantenerlo a flote.

Reflotamiento y traslado

Al ser un barco moderno y tener una póliza aseguradora sustanciosa se puso en marcha su salvamento por la Mutua de Riesgo Marítimo del Instituto Social de la Marina, intentándose la recuperación de la nave por la empresa "Reparaciones y Trabajos Submarinos" de la que era su director técnico Don Francisco Campanalunga.

El 16 de octubre en el lugar donde estaba hundido el buque, unas pequeñas embarcaciones con personal submarinista, proyectaba su salvamento. El buen estado del mar, completamente en calma, facilita las exploraciones. El 18 de Octubre continuaba el trabajo del equipo de submarinistas orientados hacia una posible operación de reflotamiento. Había hecho concebir ciertas esperanzas el detalle que hacía unos días, cuando se trabajaba en el mismo, saliera a la superficie la proa del pesquero, volviendo poco después a sumergirse. Volvió a la superficie en dos ocasiones, con el empleo de unos balones de aire colocados por hombres-ranas. Los trabajos se habían reanudado después de haber quedado interrumpidos, ya que por un tiempo se estuvo a la espera de la llegada de material especial procedente de Italia, consistente en unos grandes balones de aire, que se introducían vacíos en el interior de las bodegas y sala de máquinas, a fin de llenarlos posteriormente para hacer el oportuno vacío, para que el buque volviera a la superficie. Tal operación se llevaría a cabo por un experto grupo de hombres - ranas.

El 20 de noviembre con la llegada del material que se esperaba de Italia, consistente en 50 hidrodines, colocados en el *Reina Mercedes*, así como 70 bidones vacíos se debía intentar llevarlo a la superficie. Tal operación se pensaba realizar en la tarde del día 19 de noviembre, pero debido al tiempo reinante se aplazó, hasta su mejora. Se pretendía elevar casi a la superficie, quedando medio sumergido, con los palos solamente fuera. En dicha situación sería llevado a remolque hasta

el Puerto de ser positiva la reflotación, pasando después a las radas de un varadero para su oportuna reparación.

El remolcador Adelantado

El 21 de noviembre se intentó traerlo más a la orilla. Sobre el mediodía y por el equipo de hombres-ranas que llevaban a cabo la operación se procedió a llenar de aire los hidrolines, que tenían una potencia de 59 toneladas, quedando al poco tiempo entre dos aguas el *Reina Mercedes*. En dicha situación y mediante un cabo amarrado al remolcador *Adelantado*, se procedió, a las dos y media de la tarde, a tirar del casco de la embarcación con el fin de acercarlo más a tierra. En tal maniobra se avanzaron unos doscientos metros aproximadamente, hasta que de nuevo el *Reina Mercedes* tocó fondo nuevamente. Ante ello se optó por añadirle nuevos hidrolines, con el fin de hacerlo flotar de nuevo entre dos aguas en la mañana del día 22, y llevarlo más a la orilla para un reconocimiento completo, y de ser éste positivo, traerlo hasta el puerto con el fin de vararlo. Todo había quedado dispuesto para culminar la operación de reflotamiento que resultaba en extremo dificultosa a causa de la mar de fondo que impedía a los submarinistas actuar. Después de haber trabajado tres jornadas completas de nuevo el motopesquero salió casi a flote.

Hundimiento en La Laja

Los submarinistas lograron su objetivo, aflorando los palos y la "magistral". El *Adelantado*, que previamente se había situado en el lugar, inició el remolque muy lentamente hacia el Puerto de la Luz. Cuando todo parecía solucionado y ya se habían recorrido dos millas en dirección al Puerto, encontrándose a la altura de la playa de La Laja, volvió a hundirse otra vez, seguramente al perder aire algunos hidrolines. El *Reina Mercedes*, se fue de nuevo al fondo, cuando eran aproximadamente las cinco y media de la tarde, desapareciendo bajo las aguas los palos y el puente que emergían quedando a una profundidad de unos 30 metros. El *Reina Mercedes* se resistía a ser salvado.

Vuelta empezar, los trabajos se pudieron reanudar por la tarde al experimentarse una mejoría del tiempo. Al día siguiente se reanudó la operación de salvamento, con la intervención del mismo remolcador.

Se consideró que los hidrolines era lo más recomendable el salvamento del motopesquero al disponer cada uno de una tonelada de desplazamiento o recuperación que hacía que la nave flotara y pudiera ser extraída del lugar del siniestro. Para su reflotamiento se emplearon sesenta hidrolines y un equipo de doce submarinistas. El trabajo se desarrolló con mucha dificultad al estar la nave cargada y tener varias vías de agua, amén de la profundidad a que se hallaba.

El reflotamiento definitivo

Por la mañana el remolcador *Adelantado*, al mando del capitán Garrido y el equipo de hombres-ranas de "Trabajos Submarinos", procedieron al inflado de los globos y, una vez colocados sobre el casco, el barco emergió, primero de proa, como una flecha, estabilizándose poco después. Eran las 11,10 de la mañana del 22 de Noviembre. Los hombres-ranas reconocieron el estado de los flotadores, los inflaron aún un poco más y seguidamente el reflotamiento se consiguió, volviendo a salir a la superficie los dos palos, así como parte del puente. Quince minutos después, ya amarrado el *Reina Mercedes* al *Adelantado*, se inició el remolque del *Reina Mercedes* hacia Las Palmas, comenzando la marcha lentamente, tirando con suavidad, ante la expectación del patrón y dueño del motopesquero D. Pedro Velar, que se encontraba en tierra, acompañado de unos amigos, contemplando el salvamento. En el remolcador iban el hijo del patrón y dos marineros del *Reina Mercedes*, por si tenían que ayudar a la dotación del remolcador. Con suavidad y lentitud, pero con seguridad, parando un par de veces para que los hombres-ranas reconociesen de nuevo los flotadores, el *Adelantado* llevó hasta las boyas de los varaderos situados junto al muelle de Santa Catalina al maltrecho *Reina Mercedes*, cuando era la 1,30 de la tarde. Los submarinistas habían trabajado con ahínco en condiciones adversas en una zona donde el mar suele estar embravecido, esta vez se emplearon cuatro jornadas completas para ponerlo a flote pudiendo ser conducido el moderno motopesquero el 27 de noviembre a varaderos. Siete semanas había transcurrido desde que el *Reina Mercedes* tuvo la desgracia de encontrarse con la *Baja de Gando*.

Los trabajos para su varamiento

Una hora después, ya quedaba el *Reina Mercedes*, amarrado a una boya cercana a la entrada de la grada de la “Compañía Carbonera”, al Sur del Muelle de Santa Catalina, con lo cual concluía la operación salvamento.

Cuando el barco estaba ya dentro del puerto, en una falúa, fue inspeccionado por el Delegado del Montepío Marítimo Nacional, entidad en la que estaba asegurado el buque, y que hacía todo lo posible para que el *Reina Mercedes* volviera de nuevo a las faenas de la pesca.

Aprovechando la pleamar, se colocó al *Reina Mercedes*, en el correspondiente "carro", pero el calado del barco, al estar casi hundido, le impedía llegar hasta el "carro" de varada.

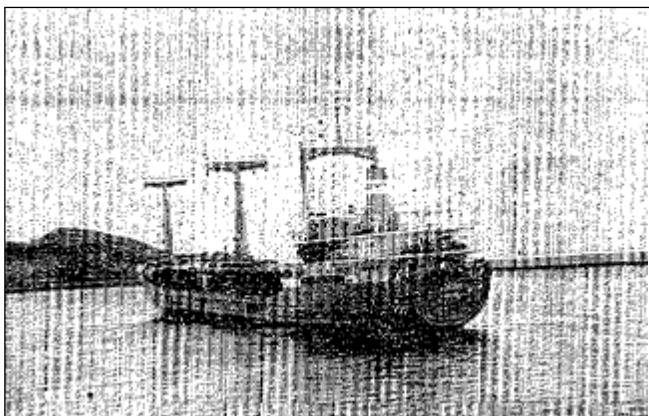
Como si sintiera la llamada de “la Baja”, el *Reina Mercedes* se resistía a quedar varado. A los intentos que se llevaron a cabo entre el 23 y 24 de noviembre para vararlo en la grada de la “Compañía Carbonera”, a cargo de personal de la misma y del equipo de trabajos submarinos, que habían realizado una meritísima labor hasta conseguir traerlo flotando a nuestra bahía, el *Reina Mercedes* seguía obstinado en no querer salvarse. El problema que se presentaba era que la nave no podía llegar hasta donde alcanza el "carro" de varada para entrar en el mismo. Con tal fin, se pretendió el día 26 la varada, pero el intento no dio resultado, toda vez que al ser retirados parte de los hidrolines, se inclinó del lado de babor, haciendo dificultosa la operación. Al día siguiente, aprovechando la pleamar los submarinistas seguían trabajando para poner los flotadores en las mejores condiciones. Con el concurso de la grúa de la Junta del Puerto, se intentó izar el *Reina Mercedes* a fin de colocarlo una vez achicada el agua en el carro del varadero. Se optó por trasladarlo a la grada de la compañía A.S.V.A.S.A, situada entre el muelle Pesquero y el de La Luz.

Ya colocado en astilleros se dispuso su reparación considerándose un plazo de dos meses para volver a navegar. Allí fueron taponadas provisionalmente las vías de agua con el empleo de planchas de plástico para que pudiera flotar.

Estado de la nave

A primeros de diciembre volvió a navegar el *Reina Mercedes* para cambiar de varadero hasta uno de los que están al sur del muelle de Santa Catalina, donde se acometería la reparación definitiva que iba a resultar muy laboriosa al haber perdido su quilla. El interior se encontraba en buen estado aunque con los consiguientes estragos que acarreó su inundación por el agua del mar. En el casco se apreciaban diversas vías de agua y daños debidos a las circunstancias del accidente y a los hitos por los que tuvo que pasar hasta su total recuperación.

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.



Naufraios en la costa de Telde (XV): 'ANDREA' (1970)

Hacia ya veinticuatro años que el buque "Monte Isabela" encalló en la "baja de Gando", y en aquellas aguas quedó sepultado para siempre. Fue el último barco "grande" que yacía en aquel "cementerio de buques"; pero en aquel verano de 1970 la historia estuvo a punto de repetirse. El fondo marino del lugar, que constituye una dramática exposición de restos de naufragios, no pudo añadir a su lista al *Andrea*.

El *Andrea*

El *Andrea* era un barco portacontenedores que navegaba bajo bandera alemana, habiendo entrado en su actividad hacía muy poco tiempo. Este buque se encontraba fletado por la compañía "Chargeurs Reunis", la misma a la que perteneció el legendario *Ville de Pará* hundido en aguas de Gando como consecuencia de haber chocado contra la "Baja" aquel ya lejano 10 de octubre de 1884. Eran sus consignatarios en Las Palmas la firma "Hijos de A. Conde".

Singladura

Navegaba desde el puerto de Burdeos con destino a Abidjan (Costa de Marfil) llevando carga general.

El accidente

Cuando navegaba por aguas de Gando, en una de sus maniobras tuvo la mala fortuna de tocar fondo, al tropezar con la "Baja" cuando aproximadamente eran las tres de la tarde de un sábado once de Julio 1970.

El encontronazo se había producido hacia la mitad del buque que acusando el golpe quedó momentáneamente sin rumbo.

Ante la inesperada situación, la tripulación se dio a la tarea de localizar una posible vía de agua, pero en los primeros momentos no había síntomas de tal percance. Viéndose en tan anómala situación, lanzó un mensaje de auxilio que fue recibido por el remolcador alemán *Baltic* que navegaba por las cercanías remolcando la plataforma gigante (especie de isla artificial flotante) de bandera panameña "Sedco Gusto", después de haber salido del Puerto de la Luz. Viendo la situación apurada del *Andrea* decidió regresar de nuevo a Las Palmas para fondear en la Dársena Exterior la plataforma, saliendo al encuentro del portacontenedores. Ayuda que no fue necesaria ya que en su desesperado intento por salir de tan comprometida situación y forzando las máquinas el *Andrea* consiguió salir de la "Baja" por sus propios medios. El buque germano regresó al puerto de La Luz, entrando sobre las nueve de la noche del mismo día quedando fondeado en el exterior.

El *Andrea* tuvo suerte por aquello que estaba en la mente de los marinos: "*la baja de Gando cuando atrapa, no suelta*" y de nuevo los comentarios repetidos durante siglos sobre que el paso entre la "Baja" y "tierra" estaba bastante claro; pero lo cierto era que la "Baja" seguía atrapando barcos.

Daños

La tripulación del Andrea se dio inmediatamente a la tarea de comprobar los daños del casco, pero estos no tenían la importancia que se temió en un principio, tan solo unas abolladuras en las inmediaciones de la quilla. Ante esta circunstancia, el capitán, que era hijo del armador, decidió marchar en la mañana del lunes 13 de Julio con destino a Lisboa con el fin de proceder a reparar los daños sufridos en el casco, suspendiendo el viaje con destino a Costa de Marfil.

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.



Carta náutica de Arlett, 1834. La “Baja de Gando” aparece con el nombre “Piedra a flor de agua”

Naufragios en la costa de Telde (XVI): ‘NUEVA UNIÓN’ (1974)

Ilustra nuestro último relato sobre los naufragios provocados por la “Baja de Gando” el mapa batimétrico de Arlett de 1834, donde se refleja fielmente la existencia del celeberrimo escollo marino al que da el curioso nombre de “piedra a flor de agua” y que fue nuestra introducción al primer relato sobre el accidente del *Senegal* en 1880. Esta caprichosa “piedra”, rodeada en su contorno en el fondo marino por innumerables restos de barcos siniestrados ha sido protagonista durante noventa y cuatro años de multitud de accidentes que una vez seleccionados, hemos relatado a modo de capítulos de misterio y aventuras pero siempre fieles a las fuentes documentales que durante toda una vida hemos ido recopilando. Hemos navegado con mar bonancible por la páginas de estos relatos sin que ninguna “Baja” se haya interpuesto en esta singladura literaria llegando a buen puerto.

Como epílogo a estas historias y en la que hoy nos toca, al tratarse de un hecho relativamente reciente, hemos contado no solo con la consulta de fuentes documentales escritas, sino con el testimonio oral de una persona que estuvo presente en las operaciones que se llevaron a cabo para el reflotamiento del buque hundido que habiendo bajado con su equipo de buceo al lugar donde se encontraba el pecio contempló de cerca el trabajo de los buzos, y que de forma apasionada por el cariño que siente por las cosas del mar nos contó en entrevista personal su experiencia. Se trata de D. Manuel Fernández Sarmiento cuyo testimonio es parte de lo que narramos.

El Nueva Unión

El pesquero *Nueva Unión* había sido construido en el año 1967 en los astilleros “Arriola Hermanos”, de Ondárroa (Vizcaya) para la Cooperativa “Productos Pesqueros Pablo VI” para la actividad de la pesca del atún. Las principales características del pesquero perdido eran las siguientes: tonelaje bruto, 119; neto, 43; eslora, 23,50 metros; manga, 6,72; y puntal, 3,25. Sus máquinas de gasoil tenían una potencia de 400 caballos con eje único y una hélice que le permitían una velocidad de servicio de 10,2 nudos.

El accidente

El motopesquero español *Nueva Unión* en compañía del también motopesquero llamado *Reina* de la misma matrícula regresaban al puerto procedentes de la pesca en el Banco Sahariano, navegando ambos en pareja. Sobre las 9.30 de la noche del 4 de noviembre de 1974, el *Nueva Unión* embistió de proa contra la “baja de Gando”, quedando empotrado entre sus rompientes. La famosa “baja de Gando” cobraba una víctima más que añadir a los muchos barcos que se habían perdido en ese peligroso lugar del litoral sur de la Isla en las costas teldenses.

Todos los tripulantes fueron recogidos por el *Reina*, que sobre la medianoche arribó al puerto de La Luz procediendo al desembarco de los naufragos.

Poco después del encontronazo el pesquero se hundía encontrando su tumba a una profundidad de 27 metros.

Esa misma noche partió para el lugar del accidente la corbeta *Nautilus* de la Armada, y un helicóptero del S. A. R. de la Base Aérea de Gando.

A primeras horas de la mañana del día siguiente un grupo de tripulantes a bordo del *Reina* acudieron al lugar del siniestro, pero ya el *Nueva Unión* se había hundido totalmente.

Inútil salvamento

El pecio fue adquirido por la empresa de recuperación de barcos hundidos “Rescate S.L.”. El trabajo de rescate se realizó con enormes hidrolines. Cuando se efectuaron los trabajos las redes salían del barco y llegaban a la superficie, las cañas de bambú utilizadas para la pesca del atún amarradas con cordeles al barco hundido flotaban verticalmente a media agua en un extraño espectáculo marino, todo ello en un mar azotado por fuertes corrientes. Un buzo se encargó de sacar los atunes que llevaba en su cámara, que inflados por la descomposición hacían un veloz viaje a la superficie, saltando dos o tres metros al aire. El fuerte hedor del pescado en descomposición se apreciaba en el ambiente.

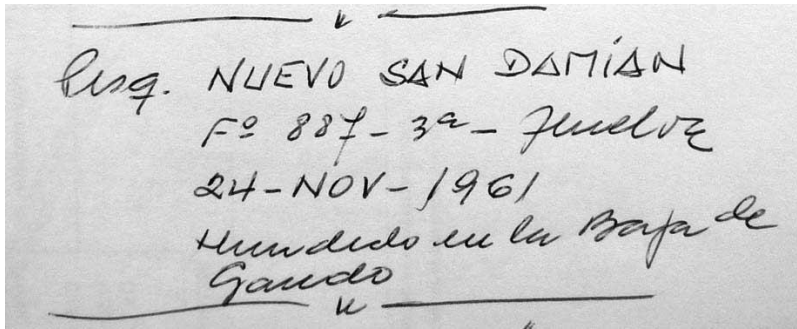
Con la fuerza ejercida por los potentes hidrolines el pesquero salió a la superficie al tiempo que los buceadores que se encontraban en el barco de rescate saltaron con sus equipos para insuflar aire a los hidrolines intentando conseguir que el barco se mantuviera a flote, pero no hubo suerte y el buque se hundió nuevamente. Dos veces más se intentó el reflotamiento con resultado fallido, si bien fue arrastrado más cerca de la bahía donde fue desguazado bajo el mar. Como anécdota tenemos que indicar que cuando se encontraba a 27 metros de profundidad uno de los submarinistas que trabajaba en las tareas de reflotamiento sufrió una avería en su escafandra teniendo que subir a la superficie a pulmón libre.

La tristemente famosa *baja de Gando* volvía a estar de actualidad. Casi un siglo había transcurrido desde que el *Senegal* tuvo la desgracia de encontrarse con la *Baja* y a pesar de todos los adelantos modernos en la navegación, de forma inexorable la “roca” continuaba con su tarea.

A modo de conclusión

Con este relato finalizamos esta serie sobre naufragios en la costa de Telde donde el auténtico protagonista ha sido la “baja de Gando”, un capricho de la naturaleza que ha dado lugar a estos acontecimientos que hoy ocupan un lugar preponderante en la historia marítima de las islas.

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.



Nota sobre el naufragio del Nuevo San Damián (Juan Garrido)

Naufragios en la costa de Telde (XVII): 'Nuevo San Damián' (1961)

Publicado por TeldeActualidad. Domingo, 27 de julio de 2014 Tiempo de lectura: 8 min

A modo de introducción

Tanto el territorio de la “Costa de Gando” como la demarcación marítima de sus aguas, entre los municipios de Ingenio y Telde, tienen un espacio importante en la historia de Canarias desde la antigüedad, ya sea por el desembarco de los conquistadores normandos, o su célebre “torre”, unida al conquistador Diego de Herrera en el siglo XV.

Su rada natural sirvió de embarcadero para las pesquerías y para la exportación del azúcar, así como abrigo de embarcaciones. Pasado el tiempo, el territorio, una parte ocupado por el “jable”, otra por tierras dedicadas al pastoreo y algunas de regadío con el agua que discurría desde Guayadeque, con cultivos de tomates y alfalfa, caracterizó un paisaje plagado de multitud de molinos “americanos”, mientras que en el litoral se asienta una pequeña colonia de pescadores y en la entrada de la península, la imponente estampa del “Lazareto sucio”. Toda una fisonomía paisajística que cambia con el emplazamiento del Aeropuerto y Base Aérea entrado el segundo tercio del siglo XX.

Agua y aire, barcos y aviones, marinos y aviadores...se van a mezclar y complementar en este nuevo relato sobre hundimientos en la “Baja de Gando” que retomamos después de cuatro años, en virtud de una comunicación personal del experto conocedor de los pecios y fondos de nuestras aguas, Eduardo Grandío, que nos ha transmitido la existencia de un naufragio que se nos “había escapado” en relatos anteriores, que hace el número diez y seis de los narrados y el décimo tercero por orden cronológico de los barcos que fueron víctimas de la temible “Baja de Gando”.

Nieves Sánchez Montero: heroína sin pretenderlo

Nació en Las Palmas en 1928. Con la carrera de piano terminada se matriculó en la UNED en 1980, obteniendo el título de abogada a los 53 años. Gran aficionada a la fotografía; practicó la natación, el submarinismo el ski acuático y participó en carreras de motonáutica, obteniendo el título de patrón de yate. En los años sesenta participó en tres competiciones automovilísticas y en el rally subida a Tafira del que fue pionera. Obtuvo el título de piloto privado en el Aero Club de Las Palmas, siendo la primera mujer en lograrlo. El día que la dejaron sola unos quince minutos pilotando una avioneta en vuelo de prácticas, dio varias vueltas por la costa del sur y cuando iniciaba la maniobra de aterrizaje divisó el naufragio del “San Damián”, eje central de nuestra historia. Las aficiones de esta ejemplar dama: el mar y el aire se iban a unir casualmente para el

salvamento de unos náufragos. Todo un ejemplo de participación en tareas que en muchos casos estaban vedadas a las féminas en una etapa complicada de nuestra historia.

Características del “Nuevo San Damián”

El “Nuevo San Damián” era un pesquero con matrícula de Huelva de 146 toneladas brutas. Sus medidas: 26 metros de eslora, 6 de manga y 4 de puntal. A toda máquina podía desarrollar una velocidad de hasta ocho nudos y medio. La tripulación estaba compuesta de 17 hombres. Fue construido hacía cinco años y era propiedad del armador Guillermo Hermo Boo que lo había comprado tres años atrás al Señor Montenegro. Estaba valorado en cinco millones de pesetas. Llevaba radio, gonio y dos sondas eléctricas. El día del naufragio llevaba a bordo seis redes de pesca; tres de algodón y tres de cáñamo. Cada una de las primeras valoradas en unas 40.000 pesetas y las segundas sobre unas 28.000. El valor total de las artes se aproximaba a las 250.000 pesetas. Estaba asegurado en la Mutua de Seguros de Armadores de Buques de España. Las redes y aparejos de pesca, al parecer, no estaban asegurados.

El patrón

El patrón era natural de Vigo, de 51 años de edad, casado y con cuatro hijos, actuaba como tal desde hacía 18 años, de los cuales, 15, los había realizado en Las Palmas. Navegaba desde pequeño, habiendo mandado los barcos “Pedro Álvarez”, “Rata”, “Araña”, “Río Urola”, “Nuevo Arlanza”. Y “Carolina Figueroa”. En el “San Damián” llevaba solo tres meses, como casi toda la tripulación. Era un marino de mucha experiencia, conocedor de los litorales canarios y las costas del Sahara, habiendo navegado en estas aguas durante más de diez años. Llevaba navegando 36 años y hacía 25 años que salvó la vida milagrosamente en tres ocasiones: navegando en el “Nuevo Pastor” en la costa de Gran Sol, y en las de Portugal dos veces donde tuvo que lanzarse al agua para salvar un marinero que no sabía nadar.

Actividad

El barco llegó de Vigo un par de días antes de hundirse. Se dirigía hacia Cabo Blanco para la pesca de pescadillas y calamares. De capturar mayormente pescadillas harían la venta en Cádiz y en caso contrario, en Vigo, puerto al que siempre llevó el pesquero la captura conseguida, cuando trabajaba en las costas del Gran Sol (Irlanda) y Portugal, de tres años a esta parte. Pretendían estar unos 40 días consecutivos trabajando.

El naufragio

En la tarde del 23 de Noviembre de 1961, el “Nuevo San Damián” se dirigía hacia las costas del Sahara para las tradicionales labores de pesca, con mar apacible y algo de calima. Caminaba a unos cuatro nudos y se trabajaba en las redes, cuando sobre la seis de la tarde se repitió la historia al chocar contra “la Baja de Gando”. El agua inundó el buque que en un principio se intentó achicar, pero no hubo tiempo ni de arriar el bote, y en apenas 15 o 20 minutos, se fue al fondo, cayendo en el cortante filo de la “Baja” quedando todos en el agua, saliendo a la superficie burbujas intermitentes.

Al poco tiempo se acercó una barca con un viejo pescador que se dirigió en auxilio de dos náufragos que arrastrados por la corriente pasaban apuros a los que logró izar a su barca para dirigirse luego a un grupo y embarcar otros doce. Los tres restantes entre los que se encontraba el patrón, lograron asirse al borde de la embarcación, que al estar sobrecargada corría el peligro de zozobrar.

A continuación acudió una lancha de las Fuerzas Aéreas de la Base de Gando que ayudaron en las tareas salvamento, que habían sido alertadas a través de un llamamiento por radio desde la avioneta “Piper” que pilotaba Nieves Sánchez Montero en unión de su profesor Rafael Massieu. Desde el aire habían visto el naufragio desde el momento que se produjo cuando se disponían a aterrizar y estaban a la espera que lo hiciera un avión de Iberia. Hicieron unas pasadas indicando que esperaran. Una vez en la Base, recibieron los naufragos toda clase asistencia y comida, siendo los heridos atendidos en su hospitalito. Desde el lugar se dio aviso al consignatario del buque en Las Palmas, Manuel Montenegro Bastos, presentándose al poco tiempo en Gando, proporcionando ropa, el clásico equipo color garbanzo. En Las Palmas se les buscó alojamiento quedando ingresado en el Hospital de San Martín el tripulante Guillermo Fernández Cordero al resultar lesionado; le dieron de alta al mediodía de día siguiente del accidente.

Hasta los primeros días de diciembre el buque, que estaba sostenido bajo el agua en un bordillo del acantilado marino cayó al fondo como consecuencia de haberse producido un ligero cambio de movimiento en las corrientes submarinas.

La tripulación

Marcelino Fernández, contramaestre, 39 años, casado, 2 hijos; Pedro Grana, marinero, 26 años, casado, 1 hijo; José Iglesias, 36 años, casado, 2 hijos; Maximino Santos, 31 años, casado, 1 hijo (había naufragado en dos ocasiones); Julio Pérez, 38 años, 2 hijos (había naufragado anteriormente en las costas de Portugal); Ángel García, de Tiran, 43 años, casado, 2 hijos; Manuel González, de Santa Eugenia de Riveira, 64 años, casado, 5 hijos y 7 nietos; José García, de Marín, fogonero, 24 años, soltero; Manuel Piñeiro, de Seijo, 18 años, soltero, Alfredo M. Ledo, de Vigo, soltero, 25 años. Salvador Regueira, de Veluso de Portela, casado, 3 hijos; (llevaba sólo 4 días embarcado); Guzmán Alonso, de Vigo, 16 años, soltero; Antonio Martínez, de Candes. 30 años, casado, 2 hijos; Guillermo Fernández (lesionado); Pastor Vilar, el cocinero, natural de Alcabe, 2 hijos. Este último efectuaba el primer viaje de su vida marinera y se hallaba cocinando en el momento del accidente recibiendo un fuerte golpe en la espalda.

Las causas del naufragio

Comentarios posteriores atribuían el naufragio a consecuencia de llevar el compás averiado. Por lo visto, unos veinte días antes del accidente, se tuvo que compensar el compás en Vigo. Estando la embarcación en varaderos para pintarla se desató una tormenta dejando el puente del barco totalmente imantado. Los técnicos compensaron el compás pues tenía una variación de unos 180 grados; una desviación de 2 ó 3 grados hubiera sido suficiente para cambiar el rumbo hacia la “Baja”...Quizás la calima de aquella tarde con el sol al poniente, o acaso la lacónica frase de un tripulante.... “La Baja estaba al acecho y nos ha traicionado una vez más”.

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.



Caldera del Serra da Agrela (foto: gentileza de José Martel)

Naufragios en la costa de Telde (XVIII): 'Serra da Agrela' (1950)

Publicado por TeldeActualidad. Domingo, 03 de agosto de 2014 Tiempo de lectura: 6 min

Vivencias personales

Siendo niño, allá por la década de 1.950, desde “el Ingenio”, mis padres me llevaban a la playa de Ojos de Garza, especialmente el “día del Pino”, cuando “las mares” estaban en calma, donde se concentraba gran cantidad de gente venidas desde las localidades limítrofes de Ingenio y Telde.

Recuerdo especialmente los juegos de niños y mayores en la arena en alegre convivencia, pero, lo que más llamó mi atención en esa época fue la visión de los restos de un barco, que cercano a la orilla sobresalía del agua en una estampa desoladora, en medio de la más completa indiferencia de los que disfrutaban del baño, como si formara parte del paisaje marino, y como algún que otro bañista después de nadar la corta distancia que lo separaba de la orilla trepaba a los restos del buque permaneciendo un rato sobre el desvencijado barco para luego regresar.

Son imágenes confusas que se difuminan en mi mente pero que me causaron gran impresión cuando las contemplé por primera vez. Con el correr de los años, alguna que otra vez se comentaba entre amigos la historia del “barco hundido”, pero del que no me preocupé hasta la fecha en que redacto el relato de uno más de los tantos buques devorados por la insaciable “Baja de Gando”, al que encajamos en el tiempo entre el “Alcyón” (1946) y el “Nuevo San Damián” (1961), animado por las observaciones y colaboración personal del investigador de los pecios de nuestras aguas, Eduardo Grandío.

Testimonios orales

Para elaborar los distintos relatos que componen esta serie, se ha recurrido a fuentes escritas, pero en el caso que nos ocupa, además de los documentos, hemos tenido la suerte y la satisfacción de encontrarnos con personas que vivieron los acontecimientos y que con emoción contenida nos narraron con todo detalle lo que aconteció en aquella bella rada desde que encalló el “barco portugués” hasta que fue totalmente desguazado. Se trata de

José Martel, María Dolores Cáceres (Tita Cáceres), y José Betancor, junto a Juan Manuel Zurita a través de los relatos de su padre y vivencias personales. Los cuatro han pasado gran parte de sus vidas en las orillas de la playa de Ojos de Garza, por la que sienten un amor incondicional.

Características técnicas del “Serra da Agrela”

El veterano de los mares “Serra da Agrela”, fue construido en los astilleros de la industrial ciudad de Middlesbrough, al noreste de Inglaterra por la Smith's Dock Company LTD (South Bank). Montaba una máquina de vapor tipo compound de triple expansión y 430 BHP, eje simple y una única hélice, construido por la Shields Eng. Co. Ltd., de North Shields, que le permitía alcanzar los 10 nudos. Con una longitud de 124,9 pies (38 m.) y manga de 22,0 pies (6,75 m.), desplazaba 242 toneladas brutas. Pesquero del tipo arrastrero, zarpó el 28 de julio de 1910, dándose por finalizado en septiembre de ese año. Fue su primer propietario N. da Silva Cruz de Oporto, reconociéndose también a “Portuguesa de Pesca” (Lisboa) con anterioridad a 1927 y a la “Empresa Industrial Marítima” de la misma ciudad portuguesa.

El accidente

Era un miércoles, 22 de febrero de 1950; el arrastrero portugués “Serra da Agrela”, regresaba de la pesca para dirigirse al Puerto de la Luz donde debía repostarse de carbón para continuar viaje hacia Lisboa con el producto de sus capturas. Navegando cerca de la costa y sin que se sepan las causas chocó violentamente contra la “Baja de Gando”, produciéndose una importante vía de agua. La tripulación al darse cuenta del peligro de hundimiento que corría, enfiló tierra logrando desplazarse hasta la rada de la cercana playa de Ojos de Garza donde quedó encallado.

Intento de reflotamiento

Avisado del hecho, el potente remolcador “Fortunate” salió de forma inmediata para el lugar con la intención de prestar los auxilios necesarios para que pudiera ser reflotado y proceder a remolcarlo al Puerto de la Luz, tarea que resultó infructuosa, regresando al Puerto esa noche sin el remolque. En la madrugada del día siguiente el “Fortunate” partió de nuevo para el lugar del suceso con la intención de desembarrancar el buque siniestrado y remolcarlo, confiándose en que los buzos pudieran taponar la vía de agua con el material de salvamento enviado por los consignatarios del buque en esta Plaza “Sres. Blandy” a fin de achicar los depósitos y ver la manera de ponerlo a flote, estando entre las medidas hacer un prisma en la parte averiada; de no lograrse sería necesario descargar el pescado que tenía en sus bodegas. No se pudo conseguir el resultado inmediato que se esperaba para ponerlo a flote y en la primera semana de marzo se realizaron trabajos que resultaron baldíos por lo que los técnicos encargados decidieron suspenderlos de manera definitiva, después que el 5 de marzo, aprovechando la marea alta se realizara un último intento tirando de él el “Fortunate”, tarea inútil pues se encontraba demasiado introducido en el fondo marino.

El destino del “Serra da Agrela”

En los primeros días de marzo, había llegado a Las Palmas el armador, mientras algunos tripulantes, partieron hacia Lisboa para incorporarse a la flota de la misma casa armadora. Los propietarios decidieron venderlo, por lo que a través del consulado portugués en Las Palmas se insertó un anuncio poniendo en venta los restos concediéndose un plazo de tres días para que los interesados se dirigieran por carta al cónsul indicando sus ofertas.

Desguace

Durante bastante tiempo el barco se desmanteló poco a poco. Para ello se habilitó una habitación junto a la playa, transitada por buzos y trabajadores con distinto material. En lo alto (actual entrada a la plaza) se emplazó un “güinche”; un grueso cable que llegaba hasta donde reposaba el “vaporcito” servía de guía para traer a tierra arrastrados por el “güinche” de forma manual los materiales que los buzos iban rescatando. Junto al barco encallado se improvisó una plataforma con bidones y madera para facilitar los trabajos. Las gruesas “planchas” metálicas eran arrancadas y desplazadas hasta la orilla en una época donde la chatarra tenía un alto valor en el mercado, hasta que el “Serra da Agrela”, desapareció por completo.

Conclusión

En el fondo de las aguas de la popular playa de Ojos de Garza, queda en la actualidad parte del cable que un día sirvió para las tareas de desguace, solo visibles cuando en ciertas épocas del año se desaloja la arena quedando al descubierto el “marisco”, siendo el único testigo material de un barquito portugués que surcó los mares durante cuatro décadas y que un lejano día de 1950 tuvo la mala suerte de tropezar con la “Baja de Gando”.

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.



Pecio El Francés (Foto: gentileza Eduardo Grandío)

Naufragios en la costa de Telde (XIX): 'Rocroi' (1973)

Publicado por TeldeActualidad. Lunes, 11 de agosto de 2014 Tiempo de lectura: 5 min

A modo de novela fantástica

No corrió la misma suerte el “Rocroi” que su hermano el “Andrea”, que habiendo sido atrapado tres años atrás por las garras de la insaciable “Baja de Gando”, logró salvarse refugiándose en el Puerto de la Luz, para curarse de las heridas leves que había sufrido en su casco en una desigual lucha, donde, en la mayoría de los enfrentamientos la victoria correspondía al ya archifamoso escollo marino.

El “Rocroi”, en el décimo octavo combate que nos toca narrar, perdió la vida, cuando “la Baja” con sus afiladas zarpas desgarró las entrañas del incauto pesquero causándole la muerte, después de una breve agonía que se acentuaba mientras que el agua invadía su interior, encontrando descanso eterno en la necrópolis de los fondos marinos de Gando donde ya reposaban varios de sus hermanos que no habían logrado sobrevivir a las embestidas del “monstruo marino”.

Las fuentes documentales y materiales

Para complementar las fuentes primarias de información, acudimos a las investigaciones recientes en el mismo lugar de los hechos, efectuadas por Eduardo Grandío, que ha sabido localizar, situar y en algunos casos rectificar datos anteriores que se habían hecho y realizar exactas coordenadas y precisas descripciones de los distintos pecios, que ha sabido plasmar a través de sus páginas web. En sus avanzadas investigaciones ha determinado que el pecio popularmente conocido por “El Francés” corresponde al “Rocroi”, eje central de nuestro relato y de cuyas páginas se han tomado datos de carácter técnico y descriptivo.

Características técnicas del “Rocroi”

Peso (tonel): 232 GRT, bruto.

Dimensiones: 31,1 x 7,9 x 4 m.

Material: acero.

Propulsión: Motor alternativo del ciclo Diesel.

Ejes: Único, 1 hélice.

Actividad y singladura

Motopesquero francés, consignado en la firma “Frucasa” de Las Palmas, dedicado a la pesca en el banco canario-sahariano, especialmente en la zona próxima a Senegal. Con una tripulación formada por diez personas de nacionalidad francesa, navegaba hacia el Puerto de la Luz para suministrarse de gas-oil.

El siniestro

Al acercarse demasiado a la costa, por circunstancias que se desconocen y cuando eran las diez de la noche del miércoles 12 de Diciembre de 1973, después de “tocar la baja”, sufrió daños en el casco, pero logró mantenerse a flote y desplazarse hacia el sur, poniéndose a salvo la tripulación. Teniendo en cuenta que ese día el viento soplaba suave del N.E. y a esa hora la marea salía del repunte de bajamar (20,40), siendo previsible que la corriente en esa dirección era todavía suave, y calculando que en esas circunstancias su velocidad sería algo menos de 1 nudo, tardaría unos 20 minutos en recorrer 519 metros hasta hundirse en el lugar donde hoy se encuentra convertido en pecio. En su agonía siguió casi la misma dirección que sus antecesores: Ville de Pará, Monte Isabela y Alfonso XII.

El rescate

Ante la desesperada situación, el patrón lanzó una llamada de socorro que fue recogida por la Estación Costera Radiotelefónica de la Compañía Telefónica Nacional de España en Las Palmas que puso en alerta a los buques que navegaban por la zona, al tiempo que lanzaron bengalas, para luego abandonar el buque con toda rapidez. Una bengala fue divisada por la tripulación del pesquero español Teresa Falque que en aquellos momentos navegaba por las cercanías junto a su pareja Generoso Marqués. En su informe al Comandante Militar de Marina de Las Palmas, el patrón del Teresa Falque, Juan García Mariño, manifestó que había observado que un buque que navegaba en su misma ruta realizó una extraña maniobra a las 21,30, cambiando el rumbo a estribor; al considerar que esa dirección era zona peligrosa, no lo perdió de vista; transcurridos 15 minutos comprobó que había lanzado una bengala por lo que acudió en su ayuda con las debidas precauciones comprobando, que sus diez tripulantes se encontraban en el agua, procediendo a su rescate.

Atención a los naufragos

Una vez realizadas las primeras atenciones a bordo, el Teresa Falque puso rumbo al Puerto de la Luz, a donde llegaron a las 23,30, siendo recibidos en el muelle por un celador de la Comandancia Militar de Marina y representante de la casa consignataria del pesquero siniestrado, así como personal y capellán de la Casa del Marino, lugar donde se hospedaron hasta ser repatriados a su lugar de origen, después de realizadas las gestiones por el consulado francés en Las Palmas y la consignataria del buque.

El pecio

Sobre un fondo de arena el Rocroi se encuentra escorado sobre su costado de estribor a 27 metros de profundidad en una zona de fuertes corrientes, exactamente a 530 m. al SW (218° verdadero) del punto de mayor elevación de la “Baja de Gando” y a 515 m. (al 245° verdadero) del Ville de Pará. El casco se encuentra entero y por su orientación, las cubiertas están protegidas de la corriente, por lo que su estado de conservación es particularmente bueno para los 40 años que lleva sumergido.

El acontecimiento y su trascendencia

El suceso tuvo poco eco en la prensa de la época, pasando casi desapercibido, quizás por tratarse de un barco pequeño y en el que no hubo víctimas. En la actualidad, al constituir un arrecife artificial, con la consiguiente presencia de bancos de peces, los pescadores lo han bautizado con el nombre de “el Francés”, perdiéndose para la voz popular el nombre que rememora la batalla de Rocroi donde las tropas españolas fueron derrotadas por los franceses en 1643, en un extraño símil que podría alimentar la fantasía sobre el misterio que a lo largo de tantos años envuelve a la “Baja de Gando”.

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.



Trayectoria aproximada del Tikonko 7 (Infografía GRAFCAN)

Naufragios en la costa de Telde (XX): 'Tikonko 7' (1999)

Publicado por TeldeActualidad. Domingo, 17 de agosto de 2014 Tiempo de lectura: 5 min

Las actuaciones de los vecinos del litoral de Telde en el salvamento de naufragos

Las acciones espontáneas y desinteresadas de vecinos y marineros del litoral de Telde, desde La Garita hasta Gando, han tenido un especial protagonismo en el salvamento de los naufragos de los distintos barcos siniestrados en estas costas, especialmente los que fueron víctimas de la temida “baja de Gando”, desde que encalló el primero del que tenemos noticias, el “Senegal” en la playa de Salinetas, allá por 1880, hasta el último, el “Tikonko 7”, protagonista de nuestra historia, embarrancado y hundido en los arrecifes del Ancón en 1999. A todos los que han participado en las tareas salvamento y rescate se les debe un especial reconocimiento.

Las fuentes documentales y los testimonios orales

Para documentarnos, junto a las escasas fuentes escritas a las que se ha tenido acceso, esta vez hemos podido contar con los testimonios de Juan Manuel y Ruymán Zurita (padre e hijo) que nos han narrado la odisea del “Tikonko 7” desde que fue avistado desde la playa de Ojos de Garza hasta que encalló en uno de los arrecifes del paraje costero del Ancón, en la entrada al “Corral de Falcón”, de cuya descripción son especiales protagonistas, por haber vivido el acontecimiento en primera persona.

El Ancón o Los Rajones

Sirva este relato para dar a conocer el lugar donde el destino envió al “Tikonko 7” en su última singladura. “El Ancón”, para los teldenses y “Los Rajones” para los ingenienses es una zona del litoral costero de Telde que va desde el sur de la playa de “Ojos de Garza” hasta la “Punta de los Chirlos”, con acantilados, arrecifes y dos pequeñas radas; orientado a barlovento y por tanto azotado por fuerte oleaje la mayor parte del año. Toda la zona posee una rica y variada toponimia que con el paso del tiempo se ha ido deformando o bien ha desaparecido. De norte a sur, empieza en la Punta Salvaje y continúa por la Raja Grande, Soco de la Piedra, Paso Caleta, Corral Chico, Morrete Negro, Corral de Falcón y

termina en la punta de los Chirlos (o los Chislos) que en algunos mapas aparece con el nombre de Punta del Ámbar. La ensenada del Corral de Falcón (lugar donde encalló el “Tikonko 7”) es muy importante desde el punto de vista etnográfico, pues antiguamente se utilizaba para atrapar los peces que quedaban encallados en la bajamar en una pared construida al efecto, cuya ancestral costumbre ya perdida, merece un capítulo especial.

El “Tikonko” 7

El “Tikonko 7” era un pequeño barco pesquero de bandera de Sierra Leona de 21 metros de eslora y 71 toneladas de registro bruto. Estaba consignado por Guillermo Brito; A bordo viajaban nueve tripulantes, siendo el patrón y el segundo orientales.

El último periplo del “Tikonko 7”

Era una tarde de un sábado 7 de enero de 1999; el pesquero “Tikonko 7”, regresaba de los bancos de pesca saharianos, navegando con viento a favor, después de haber capeado un temporal en la zona, dirigiéndose hacia el Puerto de la Luz, cuando se produjo en la amura de babor una vía de agua, al decir de distintos testimonios orales producida al haber chocado contra la “Baja de Gando”; sin embargo no hemos encontrado documentos escritos que lo confirmen ya que la prensa de la época comenta que la vía de agua se produjo “por causas desconocidas”. Desde el barco se emitió una señal de auxilio captada por el Centro de Salvamento Marítimo. El patrón, puso rumbo al norte posiblemente con la intención de llegar al Puerto de la Luz, navegando cerca de tierra. Cuando se encontraba a la altura del llamado “Morro Gordo” (cabo entre las ensenadas de Tufia y Ojos de Garza) los motores se pararon y el buque inició un desplazamiento a la deriva hacia el sur llevado por la corriente que lo arrastraba irremediamente a los arrecifes del Ancón con una cada vez más alarmante escora.

La confusa maniobra del barco así como su inclinación y el denso humo que salía de cubierta causó extrañeza en las personas que lo contemplaban desde la Playa de Ojos de Garza. Entre ellos se encontraban nuestros informantes que rápidamente prepararon una pequeña barquilla y se dispusieron a acercarse al barco para ver de qué manera podían ayudar; teniendo en cuenta la poca capacidad de la barquilla y habiendo divisando en lontananza al pesquero “Pino” hacia allá se dirigieron.

El “Tikonko 7” se encontraba aproximadamente en medio de la bahía de Ojos de Garza con tal inclinación que se le suponía su hundimiento inmediato, cuando los pasajeros procedieron a abandonarlo y ser izados a bordo del “Pino”, siendo trasladados al muelle de Taliarte donde fueron desembarcados. Durante el rescate un helicóptero de salvamento sobrevolaba la zona sin que tuviera necesidad de intervenir. El “Tikonko 7” cada vez más escorado seguía desplazándose en busca de su fatal destino justo en la dirección hacia el “Corral de Falcón” a donde no pudo llegar pues chocó con un arrecife, perfectamente visible en la bajamar a solo unos cincuenta metros de la orilla quedando embarrancado entre las rompientes. Al anochecer, unidades aéreas y de superficie de Salvamento Marítimo se dirigieron a la zona del naufragio, donde intentaban recoger cuantos objetos pertenecientes al pesquero se encontraban a flote.

Epílogo

Abatido por el intenso oleaje el “Tikonko 7” aguantó varios días en la posición en que quedó cuando encalló, hasta que terminó por resquebrajarse y desaparecer a escasos tres metros de la superficie. En la actualidad, a pesar del poco tiempo transcurrido desde el naufragio, en los fondos de las aguas del Ancón, el “Tikonko 7” es un montón de hierros oxidados.

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.



Naufragio del San Juan (Infografía GRAFCAN)

Naufragios en la costa de Telde (XXI): 'San Juan' (1960)

Publicado por TeldeActualidad. Domingo, 24 de agosto de 2014 Tiempo de lectura: 5 min

La Baja de Melenara

Un capricho geológico de la vulcanología de las islas ha dado lugar a afloramientos en el relieve marino, especialmente significativos en las aguas de Telde con formaciones de “bajas” que han adquirido un especial protagonismo en una serie de naufragios que hemos ido plasmando en forma de capítulos en esta Revista.

Atrás quedan los 19 naufragios conocidos provocados por la “Baja de Gando”, trasladándonos a partir de ahora a otra “baja”, la “Baja de Melenara” o “Baja de Taliarte” que aunque menos conocida ha protagonizado también una serie de naufragios que trataremos de narrar en sucesivos capítulos. La “Baja de Melenara” es una prolongación o restinga de la punta del mismo nombre.

San Juan Nepomuceno

Las primeras noticias recibidas en aquella época sobre un accidente marítimo acaecido en la “Baja de Melenara” correspondían al nombre del buque “San Juan Nepomuceno”, extraña coincidencia al relacionarse con el mítico barco español que en diciembre de 1778, transportó a tantos canarios a Louisiana. Se confirmó que se trataba del buque “San Juan”, que en la noche de un lunes, 30 de Mayo de 1960, se perdió para siempre en aquel saliente de la costa teldense.

El “San Juan”

Al decir de un comentarista de la época, el “San Juan” era un “carguerito al que ya le pesaban las cuadernas”, pues tenía más de medio siglo de vida, habiendo sido construido en uno de los tantos astilleros de Inglaterra. Desplazaba unas trescientas toneladas de registro bruto y se dedicaba al transporte de mercancías entre el Puerto de la Luz y las ciudades de la costa occidental de África: Sidi Ifni, El Aiún y Villa Cisneros, en aquel tiempo bajo jurisdicción española. Contaba con una tripulación de once hombres, siendo su patrón Francisco Montero. Estaba fletado por la Compañía Constructora Terma.

El último viaje

Con mar en calma y con destino a Villa Cisneros transportaba un cargamento de 100 toneladas de cemento que había tomado en el puerto de Arguineguín a lo que se añadía 109 metros cúbicos de madera; debiendo pasar por el Puerto de la Luz para repostarse de combustible líquido y de allí partir para aquel puerto. Navegando en dirección a “Bocabarranco”, demasiado ceñido al litoral, sobre las nueve y cuarto de la noche tropezó violentamente contra la “Baja”, dando un salto sobre el escollo marino, a semejanza de un caballito de mar, para caer al otro lado quedando varado en posición normal. Los tres o cuatro hombres que se encontraban en ese momento en el puente, solo tuvieron tiempo de avisar a los de la cámara para que subieran a cubierta. Cuando el patrón, ayudado por todos los tripulantes, se percató de que el casco había cedido ante el terrible impacto y que el agua inundaba las bodegas, hizo lo habitual en los casos de suma emergencia, ordenando que se hicieran llamadas de auxilio y se lanzaran cohetes al espacio para indicar su localización. El barco había quedado trincado en el fondo rocoso estando imposibilitado para cualquier movimiento a lo que contribuía el enorme peso del cargamento que llevaba en sus bodegas. Fue arriado un bote en el cual se trasladaron a tierra, donde los esperaba un numeroso gentío.

Las causas del siniestro y la imposibilidad de reflotamiento

Al parecer el accidente se produjo a consecuencia de haberse confundido las luces de situación de los edificios de la fábrica de abonos nitrogenados que había en las cercanías con las correspondientes a las instalaciones de Gando. Al día siguiente los técnicos marítimos estuvieron examinando el estado del barco, con el agua alcanzando la cubierta en la bajamar, mientras que en la pleamar solo quedaba visible el puente y la chimenea, comprobándose que por efecto del roce con el fondo rocoso se habían producido numerosas vías de agua que fraguaron el cemento, produciendo un peso añadido, por lo que consideraron al barco totalmente perdido. En varias ocasiones regresaron los tripulantes para recuperar las prendas de vestir y enseres diversos. La madera pudo ser recuperada por la empresa. Posteriormente el buque desapareció.

La otra historia del naufragio: la gata “Niña”

Cuando los tripulantes del barco se disponían a trasladar sus enseres, localizaron a bordo una gata parda que respondía al nombre de “La Niña”, que como mascota del buque disfrutaba del cariño y el mimo de todos los marinos, resistiéndose a abandonar el barco tenazmente por lo que hubo que acorralarla y echarle un saco encima para que se tranquilizara. “La Niña” había protagonizado una entrañable historia en una de las singladuras del “San Juan” por aguas de Lanzarote hacía algunos años. Se encontraba el barco atracado en el puerto de Arrecife cuando la gata saltó a tierra, posiblemente para encontrarse con algún “novio”, sin que regresara cuando el buque zarpó, con el consiguiente disgusto de los marinos. Pasó el tiempo y el “San Juan” realizó diferentes travesías entre Las Palmas y los puertos de África, hasta que un día, al regreso de uno de estos viajes, al tomar atraque en el muelle de Santa Catalina, apareció “La Niña” corriendo de un lado a otro del muelle como si reconociera a los que eran sus amigos. La fiel gata se había introducido como “polizón” en un barco que vino desde Arrecife a Las Palmas a la búsqueda de la que había sido su morada.

“La Niña” perdió definitivamente su hogar de acogida, pues el “San Juan” ya no volvería a navegar. Hermosa historia para un lamentable suceso.

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.



Costa de Melenara (Mapa GRAFCAN)

Naufragios en la costa de Telde (XXII); 'Blanco Soler' (1972)

Publicado por TeldeActualidad. Domingo, 31 de agosto de 2014 Tiempo de lectura: 4 min

Evocación de la “baja de Melenara”

La “baja de Melenara” era un referente para aquellos que viviendo lejos de la costa, necesitaban saber el estado del mar cuando querían realizar una jornada de pesca de orilla. Su observación desde la distancia determinaba si era conveniente o no. Si la “baja” estaba “partida”, en razón a que no había “aguaje” entre la orilla y el roque, se podía ir a pescar con toda tranquilidad, pero si se cubría de espuma toda la restinga, la baja no estaba “partida” y se suspendía el viaje, pues el mar estaba “recio”.

El día que se produjo el naufragio que hoy comentamos, la “baja de Melenara” estaba “partida”, el buen tiempo reinaba en la zona.

'El Blanco Soler'

Motopesquero de casco de madera, fue construido en los astilleros de Santa Pola en Alicante el año 1942. Desplazaba un registro bruto de 87 toneladas y medía 22,5 metros de eslora. Su base de operaciones estaba en Huelva de donde era su matrícula, siendo su propietario el armador Augusto García, consignándolo en esta plaza la firma "Aucona".

La tripulación

Estaba compuesta la tripulación por catorce hombres, todos onubenses, siendo su patrón Francisco Ramírez Márquez, marino curtido en la profesión, pues llevaba navegando desde los catorce años, actuando como patrón de embarcaciones desde 1969. Tomó el mando del “Blanco Soler” hacía unos tres meses. Anteriormente había prestado sus servicios en el “Marejada”, “Antonio Peláez” y “Líder”. Era su timonel, José González Gómez.

El último viaje

El “Blanco Soler” había salido de Huelva el jueves 15 de junio de 1972 con el fin de dedicarse a la pesca de arrastre, especialmente pescado blanco y marisco. En el camino había sufrido una ligera avería en sus motores, dirigiéndose al Puerto de la Luz para proceder a su reparación. Con toda tranquilidad navegaba en la madrugada del miércoles 21 de junio por aguas de Telde muy cerca de la costa, cuando, sobre las dos horas, sufrió un fuerte impacto contra la “baja de Melenara”. Ante tan peligrosa emergencia, el patrón ordenó al timonel girar hacia estribor, pero el barco quedó prácticamente “sentado” sobre la “baja”, afectando a la roda de la quilla que le produjo una importante vía de agua quedando embarrancado con la proa apuntando al cielo, ligeramente escorado de estribor. Pasados los primeros momentos de desconcierto, el patrón ordenó a la tripulación que tuvieran mucha calma, logrando lanzar al agua las dos balsas salvavidas, con la fatalidad que una de ellas se vació de aire, quedando inutilizada, al tiempo que se lanzaban bengalas pidiendo auxilio y se comunicaban por radio con la Estación Costera de Las Palmas solicitando el envío de un remolcador o embarcación de salvamento, teniendo conocimiento la Comandancia Militar de Marina y los agentes del barco en el Puerto de la Luz.

Mientras preparaban los barquillos para hacerse a la mar, los marinos de la cercana playa de Melenara observaron las bengalas cruzando el espacio en demanda de auxilio y a pesar de lo impropio de la hora, salieron tres barcas con toda rapidez presentándose en el lugar del siniestro llegando en pocos minutos al costado del barco encallado la primera de las embarcaciones que prestó los primeros auxilios, luego vinieron las otras que igualmente se aprestaron a colaborar logrando recoger a trece de los tripulantes del pesquero siniestrado, quedando a bordo el patrón a la espera de la llegada de un remolcador.

Con la ayuda de la pleamar, sobre las seis de la mañana, el pesquero por sus propios medios se puso a flote pero el agua comenzaba a penetrar por las vías abiertas en su fondo en grandes cantidades, haciendo imposible cualquier labor de achique. Coincidiendo con la puesta a flote llegó el remolcador “El Guanche” de la empresa “Cory Hermanos”, que tendió un cable, remolcando al “Blanco Soler” unos 50 metros más hacia la playa con el fin de colocarlo en una posición más adecuada para proceder al achique del agua empleando las bombas. La colaboración del remolcador resultaba infructuosa porque a pesar de haber colocado una bomba a bordo, era imposible el salvamento porque al agua tapaba casi toda la embarcación. Ante esta circunstancia no se podía llevar a cabo nada práctico, y el “Blanco Soler” se hundió irremisiblemente a las siete y media de la mañana, cinco horas y media después del accidente, siendo el triste espectáculo contemplado desde la baranda del remolcador por el patrón Francisco Ramírez. Mientras tanto, la casi totalidad de los hombres había abandonado el barco llegando a la playa en las barcas de los pescadores. “El Guanche” abandonó el lugar con dirección al Puerto sobre las nueve de la mañana.

Atención a los tripulantes

Todos los tripulantes del pesquero hundido fueron hospedados en la Casa del Marino. Al mediodía ya se encontraban en el comedor donde les fue ofrecido un almuerzo.

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de la Villa de Ingenio.



El Chien Chuen encallado la baja de Melenara (Foto Diario de Las Palmas)

Naufragios en la costa de Telde (XXIII): 'Chien Chuen N° 6' (1985)

Publicado por TeldeActualidad. Domingo, 07 de septiembre de 2014 Tiempo de lectura: 7 min

Construcción y características técnicas

Construido en la “Taiwan Machinery Manufacturing, Kaohsiung” de Taiwan (gemelo del “Van Chung nº 2”), fue botado en 1967 (entregado el 30 de noviembre) y hasta 1968 recibió el nombre de “Van Chung nº 1”. Con casco de acero, desplazaba 287 toneladas brutas (DWT 107 toneladas); siendo sus medidas: 40,2 x 7,1 x 3,2 m.; propulsado por un motor Niigata alternativo, ciclo Diesel de 6 cilindros con un solo eje. Desarrollaba una potencia de 740 BHP y alcanzaba una velocidad de 10,5 nudos. Eran sus propietarios la “Chien Chuen Ocean Enterprise Co. Kaohsiung”. Navegaba con bandera de Taiwan.

Actividad

Destinado a la pesca del atún, tenía su base en el Puerto de la Luz y estaba consignado a Ecopesca con base en el Sebadal. Su tripulación la componían 21 hombres, todos chinos.

Prueba de las máquinas y siniestro

El día 14 de Enero 1985, había entrado en el Puerto de la Luz con intención de reparar una avería producida en la máquina principal. Una vez reparado salió por la mañana del miércoles 23 de enero para efectuar una prueba de máquinas por aguas cercanas. De resultar favorable la prueba, habría sido despachado ese día para la pesca, con 100 toneladas de gas-oil almacenadas en sus tanques (según las primeras estimaciones) para cubrir las necesidades de la campaña. Al atardecer le fallaron los motores y embarrancó en la Baja de Taliarte, casi a la entrada del puerto que existe en aquel lugar. Atrapado entre los arrecifes y sensiblemente castigado por el oleaje, la embarcación quedó con la proa levantada sobre la “Baja” y la popa hundida, escorado unos diez grados.

El salvamento

El remolcador de altura de la Armada «El Ferrol», que regresaba al Arsenal después de haber realizado unos ejercicios de tiro se dispuso al salvamento de los naufragos con dos

lanchas neumáticas tipo «Zodiac» rescatando a unos diez tripulantes. Posteriormente llegaron varias lanchas reforzadas de la Cruz Roja del Mar que se encargaron de evacuar al resto, desplazando un coche todo terreno por tierra con diverso material para colaborar en las tareas de rescate. Las maniobras de salvamento se realizaron con mucha dificultad debido al fuerte viento y al intenso oleaje que se desató, así como el peligro que representaba el escaso calado del arrecife en que encalló el “Chien Chuen nº 6”; además de un problema añadido, cual fue la negativa de muchos tripulantes a ser rescatados por miedo a bajar por la escala hasta las “zodiacs”, siendo prácticamente obligados, produciéndose algunas heridas y contusiones, ya que no querían saltar a las pequeñas embarcaciones por miedo a caer al agua, debiendo ser evacuado el último con un aro salvavidas.

Algunos pesqueros artesanales de Taliarte colaboraron desde el primer momento en las labores de rescate prestándose a recoger a los marinos que evacuaban las “zodiacs”, habiendo dejado atrás todas sus pertenencias; solo pudieron ser salvados los documentos del buque a manos del capitán. Finalmente todos los tripulantes fueron transbordados al remolcador y trasladados al Arsenal de Las Palmas donde fueron desembarcados, haciéndose cargo de su atención, personal de la compañía consignataria “Ecopesca”; salvo algunos que tenían pequeña heridas y contusiones toda la dotación se encontraba bien, procediéndose a alojarlos en un hostel a la espera de la decisión del armador y de la compañía aseguradora

Estado del barco

Por las cercanías a la costa, poco después del accidente se montó un servicio privado de vigilancia para evitar el saqueo y al día siguiente estaba previsto que se desplazaran al lugar técnicos de la «Compañía Canaria de Remolcadores» con el fin de estudiar la posibilidad de reflotamiento, con la incertidumbre de que el intenso oleaje pudiera haber producido alguna vía de agua, pues las olas barrían el casco entrando por la popa y saliendo por la proa, lo que obligó a los técnicos a posponer la inspección. En un principio se consideraba viable el salvamento aprovechando una pleamar si se conseguía desplazarlo unos pocos metros hacia el mar. Debido a las continuas batidas del oleaje, tanto la sala de máquinas como el puente y los equipos eléctricos habían quedado muy afectados.

Posible marea negra

El gas-oil que almacenaba en sus depósitos, representaba un serio peligro para el cercano Centro de Tecnología Pesquera de Taliarte con sus viveros experimentales a donde entraba agua por un tomadero del muelle, así como para las distintas playas sureñas. La operación de extracción del combustible, según los expertos, se debía realizar por mar con el empleo de un buque cisterna, ya que por tierra resultaba más complicado.

Dos días después del accidente empezaron a aparecer alarmantes manchas de grasa y aceite en las cercanías del barco y en las inmediaciones del litoral, descartándose su peligrosidad al comprobarse que solo correspondía a la grasa de los motores. La compañía del buque estaba en contacto con el SEVIMAR y con Protección Civil de Las Palmas para el caso de una eventualidad. La compañía “Ecopesca” desmentía lo de las pruebas de máquinas y afirmaba que ya iba camino de la pesca del atún cuando se produjo el siniestro, añadiendo que resultaba demasiado costosa la reflotación de la embarcación. En la mañana del domingo día 27 se realizó una inspección en el pesquero a fin de conocer cuál era su estado y comprobar si era inminente el peligro de producirse una “marea negra” puesto que el agua había inundado la sala de máquinas y algunos camarotes,

estando intactos los tanques de combustible, pero no se descartaba la posibilidad que el continuo batir de las olas provocara una desgracia ecológica en la zona.

Trasvase de combustible e intento de reflotamiento

Aprovechando la mejoría del tiempo, en la tarde del lunes 28, una docena de tripulantes se desplazaron en guagua al refugio pesquero de Taliarte, y desde allí, en varias embarcaciones, hasta la nave, al objeto de recuperar el mayor número de aparejos y material existente en su interior. El martes 29 la gabarra “Aguaviva” con dos pequeños remolcadores y una “zodiac” partió a las nueve de la mañana del Puerto de la Luz llegando sobre las 11.30 a la vertiente norte de la baja de Taliarte. Desde la gabarra se tendió una tubería conductora de combustible hasta el buque encallado desde donde fueron trasvasadas 80 toneladas de gas-oil. Los tripulantes chinos rescataron gran cantidad de víveres y carnada, valorados en más de tres millones de pesetas junto a redes, aparejos y efectos personales; trabajos realizados durante tres jornadas consecutivas haciendo continuos viajes desde tierra a la embarcación encallada en sendas lanchas de los pescadores de Taliarte, cuyos patrones eran los hermanos José y Francisco Rodríguez Negrín.

Los especialistas del Comisario Técnico de Peritaciones consideraron inviable el reflotamiento del pesquero debido a los gravísimos daños que presentaba en su estructura, principalmente en la popa sumergida al moverse en abanico de estribor a babor durante las pleamares, por cuyo efecto se había desgarrado el fondo y la hélice y el eje de cola estaban totalmente al descubierto.

El pecio

El barco quedó abandonado en las rocas durante varios meses hasta que el mar lo partió en dos. Al parecer la popa se hundió en aguas profundas sin que se sepa su emplazamiento mientras que la proa tras recorrer 900 metros reposa en su actual emplazamiento adrizada en posición de navegación, sobre un fondo de arena a 40 m de la superficie. A pesar de esta rotura, su estado de conservación es particularmente bueno.

El pecio ha sido conocido popularmente con el nombre de “El Coreano”. Posiblemente su nombre oriental haya provocado esta confusión. Al tratarse de un buque de China Nacionalista, lo adecuado sería “El Chino”, si bien, el nombre de los lugares y las cosas con el paso de los años lo determina la tradición popular. Era “chino” mientras navegó, una vez convertido en pecio se convirtió en “El Coreano”.

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de la Villa de Ingenio.



El Sun Warm N° 6 encallado en Hoya del Pozo (Foto Canarias7)

Naufragios en la costa de Telde (XXIV): 'Sun Warm N° 6' (2005)

Publicado por TeldeActualidad. Lunes, 15 de septiembre de 2014 Tiempo de lectura: 7 min

Acontecimiento novelesco

El “Sun Warm n° 6” iba a adquirir cierta popularidad, no por haber encallado, que ya resultaba cotidiano en nuestras costas, sino por la odisea de su naufragio, precedida de unos acontecimientos dignos del mejor guión cinematográfico de una de las tantas películas “de barcos” con las que nos hemos deleitado.

El “Sun Warm n° 6”

De bandera filipina, estaba destinado a la pesca del atún. Medía 55 metros de eslora y 8 de manga. Consignado en Las Palmas por Canary Inter Tuna S.L., transportaba unas 50 toneladas de atún procedente de la pesca realizada, con un lastre de 140 toneladas de gasoil aproximadamente y unos 1.000 litros de aceite. Su tripulación la componían 30 tripulantes (veintitrés chinos, cinco vietnamitas y dos taiwaneses).

Una de piratas: robo y secuestro en alta mar

Con toda normalidad, navegaba nuestro protagonista por aguas del Atlántico, con dirección a Las Palmas, donde tenía su puerto base, para descargar sus capturas tras faenar en aguas africanas; pretendía efectuar una escala en Gran Canaria para avituallarse y posteriormente dirigirse hacia Ciudad del Cabo. Fue el 24 de enero de 2005 cuando el segundo oficial Wang Lu Ling y el marino Zhao Xiahong, de 27 y 20 años de edad, tripulantes del barco, ciudadanos de la República Popular China, habiéndose puesto previamente de acuerdo, se dirigieron al puente de mando y tras reducir al capitán lo ataron a una hamaca y le sustrajeron ropa y otros efectos personales, exigiéndole el pago de 8.300 dólares y que les indicase como poner rumbo a Las Palmas de Gran Canaria. Luego ataron de pies y manos al jefe de máquinas y portando un cuchillo exigieron que se les diese el dinero. Los dos marinos reducidos fueron encerrados en una de las dependencias del barco donde atados de pies y manos estuvieron hasta el 31 de enero, restringiéndoles el alimento y la bebida, poniendo al alcance de los secuestrados una

botella para orinar en ella, advirtiendo al resto de la tripulación que se abstuvieran de ayudarlos.

Embarrancamiento del buque, apresamiento de los secuestradores y rescate de los marinos

El día 31 de enero, el buque llegó hasta las proximidades de Hoya del Pozo (entre la playa del Hombre y La Garita) en el municipio de Telde. Después de bloquear con cuerdas el camarote donde se hallaban retenidos los dos marinos, encallaron el barco sobre las tres de la mañana y lo abandonaron en una lancha neumática, llevando consigo uno de ellos en su ropa interior el dinero. Los dos marinos retenidos fueron liberados por el primer oficial y el resto de la tripulación. Cuando los huidos se encontraban junto a la lancha en una zona de piedras cerca de la playa, ante la presencia de funcionarios del Cuerpo Nacional de Policía de Telde, que habían llegado al lugar en un coche patrulla, alertados por vecinos del litoral, intentaron esconderse y luego emprender la huida, siendo detenidos, pese a la fuerte resistencia que opusieron, encontrándose en sus bolsillos 50 billetes de 100 dólares. De allí fueron trasladados a Comisaría, siendo puestos a disposición judicial en Telde. Por mar, llegaron el Salvamar Nunky y el remolcador Boluda, este último con agentes del Grupo Especial de Actividades Subacuáticas (GEAS) a bordo, así como el helicóptero Helimer de Salvamento Marítimo, quienes rescataron a los 28 tripulantes que seguían en el buque, evacuándolos al muelle deportivo de Las Palmas y alojados indistintos hoteles. Los cautivos, capitán y jefe de máquinas, fueron trasladados al hospital Doctor Negrín, por haber sufrido policontusiones, erosiones y hematomas en muñecas y tobillos que tardaron varias semanas en curar. La compañía consignataria tenía previsto repatriarlos.

Estado del barco y hundimiento

Con mar en calma, el encallamiento se produjo en una zona rocosa quedando el buque en posición normal, escorado de estribor. Ya en la tarde del mismo día (lunes) al subir la marea, comenzó a moverse, apreciándose algunas vías de agua y la pérdida de una pequeña parte del combustible por lo que las autoridades marítimas decidieron alejarlo de la costa urgentemente al encontrarse en una zona sensible con piscifactorías, centro tecnológico de Taliarte y varias playas en las cercanías. Durante el tiempo que estuvo encallado, un inmenso gentío lo contemplaba desde la cercana avenida. Por la tarde se logró desembarrancarlo y al día siguiente sobre las 17.00 horas, el pesquero, remolcado por el buque de Salvamento Marítimo Boluda Mistral, ya se encontraba a unas cinco millas de distancia, estudiándose su traslado al Puerto de la Luz, tras ser remolcado toda la noche. Afectado por la vía de agua en el casco a la altura de la zona de máquinas terminó por hundirse sobre las 11,30 a unos 600 metros de profundidad al S.E. de Gran Canaria a unas 6 millas (11 km. de distancia).

La instrucción y el juicio

En sus primeras declaraciones los dos acusados de secuestro (originarios de China), justificaron su acción ante el resto de la tripulación por un súbito y supuesto ataque de enajenación mental del máximo responsable de la embarcación. El juez instructor (Juzgado de Instrucción nº 3 de Telde) ordenó su ingreso en la prisión provincial de Salto del Negro. Al parecer, con la cantidad incautada pretendían subsistir en territorio español, ya que la intención de ambos era la de no regresar a su país de origen. De los 8.000 dólares sustraídos al capitán, los efectivos del Cuerpo Nacional de Policía recuperaron 5.400. Se sospechaba que el resto del dinero pudo haber desaparecido en el mar cuando trataron de acercarse a tierra en una embarcación ligera. El ministerio fiscal solicitó una condena de veinte años de cárcel para cada uno de los dos marineros por cuatro delitos diferentes: robo con violencia (tres años y medio), dos delitos de detención ilegal (10

años), dos delitos de tortura (dos años y medio), así como desobediencia leve con falta de maltrato de obra. Tendrían que indemnizar 1.000 euros por sus pertenencias que se perdieron. El abogado defensor negó que los hechos fueran constitutivos de delito y pidió la libre absolución.

La empresa propietaria de buque renunció a la indemnización por la pérdida del pesquero. El juicio comenzó el 2 de noviembre en la Sección Segunda de la Audiencia Provincial de Las Palmas en el que uno acusaba al otro por lo que la Sala suspendió la vista, pues el mismo abogado defendía a los dos por lo que el colegio de Abogados debía nombrar un abogado diferente para cada uno; además la empresa consignataria no presentó al testigo principal. La defensa pidió la absolución argumentando miedo insuperable, mientras que uno de los abogados alegó que el delito se había cometido en alta mar y por tanto los tribunales españoles no eran competentes.

La sentencia dictada el 16 de febrero de 2006 condenó a los dos acusados como autores de dos delitos consumados de detención ilegal a la pena a cada uno de ellos de cuatro años de prisión por cada uno de los delitos, siendo absueltos de la falta de malos tratos, habiendo sido declarados insolventes. Se da el caso curioso que en la instrucción sumarial se les puso el nombre de Darío a Zhao Xiahong y Andrés a Wang Lu Ling. Al capitán y jefe de máquinas se les asignó Luis Carlos y Mariano.

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de la Villa de Ingenio.



El Zuleika embarrancado frente al matadero en la desembocadura del Guiniguada (Foto Fedac)

Naufraios en la costa de Telde (XXV): El 'Zuleika' (1920)

La carne putrefacta, procedente del barco, encallado en la desembocadura del Guiniguada, arribó a las costas de Telde

Publicado por TeldeActualidad. Lunes, 06 de octubre de 2014 Tiempo de lectura: 20 min

A modo de introducción

Después de veinticuatro capítulos, damos por terminado los naufragios en la costa de Telde, a falta de completar algunos otros, al no disponer, de momento, de las suficientes fuentes documentales. No obstante hemos querido añadir un nuevo naufragio, que, si bien, se produjo en aguas de Las Palmas de Gran Canaria, tuvo consecuencias en las costas de los municipios del este de Gran Canaria al ser afectadas por la carne en descomposición que arribó procedente del “Zuleika”.

El otro Zuleika

Con anterioridad al buque que nos ocupa existió otro Zuleika de bandera inglesa, tipo goleta, que surcaba nuestras aguas, así se desprende de un anuncio en la prensa local, correspondiente a Agosto de 1867, donde se indica el paso por nuestro puerto para cargar género de la “goleta inglesa” de nombre Zuleika en tránsito para Santa Cruz de la Palma. Entre la mercancía descargada figuraba una partida de “jamones de Westphalia” para su venta en los comercios de Las Palmas. En su regreso a Londres, a donde llegó el 23 de Noviembre de ese año, transportó un cargamento de cochinilla. Por Diciembre de 1869 se anunciaba su salida de Las Palmas con carga general.

El Zuleika: singladuras

La botadura de vapor Zuleika tuvo lugar en 1889. Desplazaba 3.629 toneladas de registro bruto y estaba matriculado en Londres. Por julio de 1899 vemos anunciada en la prensa local la llegada a Las Palmas del “vapor inglés” Zuleika en tránsito de La Plata para Liverpool. Está documentado su paso de Buenos Aires para Génova en Abril de 1911; en Marzo de 1912, con carbón mineral desde Hull para Campana (Argentina) y en Septiembre de ese año desde Campana para Nápoles con carne congelada, así como en noviembre, de Cardiff para Argentina, consignado a Cory y Hermanos. En Enero de 1913

llega a Santa Cruz de Tenerife desde Argentina con carne congelada para la plaza de paso para El Havre, admitiendo frutos sobre cubierta. En estas singladuras se observa especialmente el transporte de carne congelada, cuyo producto, por las circunstancias que lo envolvieron posteriormente va a ser la principal protagonista de nuestra historia. Procedente de Zárate (Argentina), entró en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife el 14 de Noviembre de 1919 con un cargamento de cereales en tránsito. Una vez provisto de agua, carbón y víveres zarpó para su destino.

La imagen del Zuleika resultaba familiar en el Puerto de la Luz donde solía atracar con frecuencia en sus viajes para proveerse de carbón. Su última llegada de las dos que había hecho en 1920 se había producido el 1 de Julio. En un comunicado a los exportadores, a principios de Julio de 1920, sus consignatarios Cory Hermanos y C^a, hacen saber la llegada para el día 29 del “magnífico” vapor Zuleika con hueco suficiente sobre cubierta con destino a Londres. Este anuncio se repetiría de forma reiterativa por la prensa de Las Palmas durante varios meses desde Junio hasta su llegada y posterior accidente. Los vapores de la compañía del Zuleika eran conocidos por los de la “Z”.

El accidente

Procedente de Río de la Plata y con cargamento de cereales, grasas y carne congelada con destino a Inglaterra, con intención de hacer escala para carbonear y cargar frutos en el Puerto de la Luz, a la seis y cuarto del día 7 de Octubre de 1920, navegando desde el sur a poca máquina y cerca de tierra se acercaba el mercante al mando del capitán M.B.J. Ramsay con una tripulación de 36 hombres, en una desapacible tarde, donde la bruma, acompañada de un ligero chubasco envolvió al buque cuando pasaba frente al barrio de Triana, retrocediendo de forma inesperada para quedar encallado de popa sobre el marisco, algo inclinado de proa frente al matadero; dándose la curiosa coincidencia que un barco cargado con carne de animales sacrificados en Argentina encalla junto a la “matazón” (así se conocía popularmente el lugar) donde eran sacrificadas las reses y otros animales para el consumo de Las Palmas.

Al parecer y según manifestaciones posteriores del Capitán, había confundido el muelle de San Telmo con el del Puerto de la Luz, si bien, la Isleta se detectaba perfectamente y no había caído la noche, no encontrándose encendido el alumbrado público. Debió sufrir alguna avería en la maquina pues apenas se oyó la bocina. Con el disparo de sus cohetes de alarma, salieron del Puerto en dirección al buque siniestrado remolcadores y numerosas falúas, así como las autoridades de marina y representantes de la casa consignataria. Su cercanía a los históricos barrios de Triana y Vegueta atrajo la atención de multitud de vecinos que se acercaban a curiosear.

Ya entrada la noche se veía perfectamente, alumbrado por los faros de los coches, apreciándose los focos de sus mástiles encendidos junto a los dos focos rojos indicadores de auxilio. Los remolcadores que acudieron en su ayuda intentaron desencallarlo no siendo posible por coincidir con la bajamar, regresando de nuevo al Puerto de la Luz. Al amanecer del siguiente día acudieron diversas embarcaciones y el vapor correíllo interinsular Lanzarote. Desde los primeros momentos la “Grand Canary Coalieg Company” preparó el material de salvamento encontrándose su ingeniero a bordo del Lanzarote.

En los trabajos de reflotamiento se empezó a descargar de proa sacando de sus bodegas muchos toneles que se iban depositando en las gabarras atracadas a su costado, mientras por la popa se introducían tuberías de hierro como lastre. En los días posteriores, el

Lanzarote acudió nuevamente, anclándolo con objeto de arrancarlo a remolque. El día 9 comenzaron a funcionar las bombas a fin de desalojar agua de las bodegas que se hallaban inundadas. Los esfuerzos fueron baldíos. El 16 de Octubre llegó al Puerto procedente de Gibraltar el vapor danés de salvamento Smir Svitzer, dotado de buzos, mangas de aire comprimido y otros objetos necesarios con objeto de sacar al Zuleika de la playa del “Matadero” donde se encontraba embarrancado, fondeando en sus cercanías, siendo reconocido por los buzos y personal técnico con pesimista dictamen para su reflotamiento. La situación se agravó a principios de noviembre, cuando el mar de leva empujó hacia tierra al buque encallado, donde quedó de manera definitiva.

A principios de noviembre los trabajos para reflotar el barco se tropiezan con serias dificultades haciéndose muy difícil su salvamento por los destrozos que mar había causado en el casco. Toda la tripulación desalojó el barco, excepto el maquinista, dos fogoneros y el mayordomo, embarcando para Inglaterra en el vapor Pays de Waes. El vapor de salvamento que vino desde Gibraltar para el rescate, recogió sus aparatos y bombas y abandonó el lugar. El fuerte mar de leva arrastró más a tierra al Zuleika aumentando las averías que ya tenía.

El cargamento de carne congelada

Varias vías de agua habían inundado a sala de máquinas así como la bodega central que se encontraba repleta de cuartos de novillo, carneros y cerdos que habían sido embarcados en Campana (Argentina), en cuya localidad existía el primer frigorífico de la “River Plate Fresh Meat Co. Ltd”. Habiendo pasado cinco días del naufragio, el periódico “Diario de Las Palmas” se hacía eco de la existencia de dos metros de agua en la bodega número 1 donde se encontraba mucha carne en excelente estado recomendando que antes de ser arrojada al mar se podía regalar a las familias pobres habilitando puestos en el puerto y en la población.

Desde la prensa local se hacían recomendaciones para que las autoridades de marina adoptaran las medidas convenientes para evitar que algunos marinos recogieran la carne en mal estado que se arrojaba al mar, y la trajeran a tierra para venderla, insistiendo en que debía ser arrojada al mar lejos de la costa con un anclaje para que no flotase y sobre la necesidad de regalarla a familias pobres antes que se perdiera y enviar una parte a las casas de caridad, ya que el vecindario no la podía consumir al precio que se había fijado. A los obreros que trabajaban en las tareas de rescate, por la fetidez de la carne que iba entrando en descomposición se les asignó jornales especiales. El día 14, por orden del regidor Torres Suárez, se tuvo que recoger el sobrante de la carne que había en las lonjas de Las Palmas por encontrarse en malas condiciones.

Frente a las críticas demoledoras que recibió el alcalde Emilio Valle de los periódicos La Jornada y La Crónica, por no haber sabido gestionar con acierto la situación, se encontraba la opinión del Diario de las Palmas, claramente favorable al alcalde en unos momentos convulsos en el panorama político en Gran Canaria. El alcalde al tener conocimiento del desembarco de la carne y mercancías, había dado órdenes a la guardia municipal, veterinarios, regiduría de abastos e inspección de arbitrios para que se redoblara la vigilancia, al tiempo que se personó en la casa de los consignatarios “Cory y Hermanos” a fin de que se entregara gratuitamente la carne que la ciudad pudiera consumir en dos o tres días (tiempo de conservación fuera del frigorífico), teniendo en cuenta que la población no podía consumir más de 12 toneladas, cantidad insignificante en relación a las tres mil que el vapor traía y que debían ser arrojadas al mar.

Ante la imposibilidad de una toma de decisión sin contar con la compañía aseguradora representada por Blandy y Bros, el Alcalde hizo la proposición al Sr. Blandy en su casa pero obtuvo una respuesta negativa al carecer de facultad para ceder carne, teniendo en cuenta que el precio en plaza ascendía a 6 pesetas el kilo. El alcalde pudo obtener el precio de una peseta para el kilo, conviniendo con los tablajeros la venta a 1,75 para dejar margen a los arbitrios municipales (0,41 por kilo), gastos de venta, transporte y beneficios de carnicería. Ante la necesidad de ver el modo de conservar alguna carne en frigoríficos para abastecer a la ciudad se dirigió a los tres frigoríficos existentes en Las Palmas: Sr. González, Sociedad de Electricidad (capacidad para 8 o 10 toneladas) y fábrica de cerveza (capacidad 25 o 30 toneladas). Por parte de los últimos no hubo acuerdo al considerarse que no se podía alcanzar la temperatura adecuada para la conservación; siendo el único en condiciones el del Sr. González. Se cuestionaba al alcalde la presencia de carne en frigoríficos particulares, que hubiera dado orden de suspender la venta y por no haber asistido la última sesión del Ayuntamiento. Los acontecimientos desbordaban las actuaciones del alcalde, mientras el tiempo pasaba inexorable para la conservación de la carne. A todo ello se unía tener que solucionar la huelga de los obreros que trabajaban en el Zuleika. El periódico La Provincia, claramente contrario al alcalde, comentaba en tono irónico: “Ha empezado a percibirse un olorillo algo putrefacto atribuido por algunos a la carne en descomposición pero otros sustentan que este olorillo a muerto proviene del principio de autoridad que en estos últimos días ha acentuado su descomposición en esta tierra”.

A pesar de la orden dada por la Comandancia de Marina para que se arrojara la carne a varias millas de distancia para que se fuera al fondo y la presencia de un contra maestre y dos marineros para su vigilancia se continuaba la descarga de la carne de las bodegas frigoríficas; muchos despojos de cerdos y carneros fueron tirados a poca distancia quedando varado por las playas mucha carne en descomposición, continuando en las bodegas gran parte del cargamento de vaca y carnero. Dos botes trataron de desembarcar por el muelle de Fiffes algunos carneros impidiéndolo un cabo de municipales.

La orden dada para que se transportara en gabarras remolcadas a más larga distancia en alta mar y arrojadas al sur, trasladó el problema a la costa de los municipios de Telde e Ingenio a cuyas playas llegaban los despojos por efecto de la corriente en estado putrefacto, por lo que el alcalde de Ingenio, Francisco Pérez Medina, en virtud de una orden dada por el Delegado del Gobierno, el 19 de Octubre mandó peones para proceder al enterramiento de las carnes que existían en las playas del término procedentes del vapor Zuleika, en cuya operación se gastaron en jornales 30 pts., viéndose obligado a librar dicha cantidad del capítulo de imprevistos.

La población se alarmaba y era la comidilla el hecho que se pudiera producir una epidemia en toda la isla, al tiempo que se arremetía contra las autoridades por no llevar la carne a lugares lejanos de la costa por ahorrarse unas pesetas.

El día 18 de octubre se reunió la Junta de Sanidad en la Delegación del Gobierno para tratar el peligro que ofrecía para la salud pública las carnes putrefactas que por haber sido arrojadas cerca de la costa el mar las había devuelto, acordándose la obligación que tenía la compañía aseguradora de proceder a la recogida y enterramiento después de quemadas, facilitando los medios y personal necesario para que se arrojara en la mar del sur de la isla.

En sesión plenaria celebrada por el Ayuntamiento de Las Palmas el 20 de Octubre el alcalde fue acorralado por preguntas relativas a su gestión en el incidente del Zuleika en relación la carne depositada en las playas y por denuncia hechas sobre el acaparamiento de

carne por un empleado municipal y sobre que en los frigoríficos de la “eléctrica” había cierta cantidad de carne, la cual se mandó retirar posteriormente. A final de mes se encontraba a la venta la que estaba en el frigorífico del Sr. González, detallándose a 5 pesetas la limpia y a tres la de puchero. Las críticas al joven alcalde le llovían por todos lados, ahora era el periódico católico El Defensor de Canarias el que censuraba su gestión. Bajo el título “A quien corresponda”, desde el Carrizal, el periódico “La Crónica” publicaba el 22 de Octubre:

“Sin haber tenido beneficio alguno con el encallamiento en Las Palmas del “Zuleika”, hasta nosotros no ha llegado ni un trozo de carne del cargamento que ese vapor trajo, para poder probarla, - queremos decir en buen estado y tampoco gratis- nos vemos precisados a llamar la atención a quien corresponda, porque lo que no consiguió el “Infanta Isabel” cuando vino a Gando con la bronco-neumonía, lo vayamos a tener ahora. Tememos que estos pueblos del Sur se infesten, pues es tal la abundancia de carnes putrefactas que ha aparecido por estas playas, que se hace completamente imposible acercarse al mar, debido al mal olor que desprenden. Y como según nuestras noticias la abundancia es grande no tiene nada de extraño que dada la miseria que reina en estas comarcas, muchos infelices, ignorando quizá el enorme peligro para la salud que ello pudiera tener, recojan la carne que todavía no esté en completo estado de putrefacción. Las playas que se hayan abarrotadas de estas carnes son: Puntillas, San Agustín, Burrero y otras más”.

Habían pasado ocho meses del incidente y en la Corporación Municipal de Las Palmas seguía debatiéndose el expediente de la carne para el consumo procedente del Zuleika por denuncias a algunos concejales y empleados sobre irregularidades en la cobranza del arbitrio municipal. Se discutía que fueron introducidos 9.300 kilos de los que fueron desechados 3.610 kilos, habiéndose expendido solamente 5.690 kilos. Un regidor debió renunciar a su cargo y el expediente fue remitido al Juzgado. Francisco González Silva alegaba que se había perdido la carne depositada en su frigorífico del Puerto por haberse inutilizado sus máquinas y reclamaba al Ayuntamiento en abril de 1922 se le devolviera el importe a cargo de los derechos que pagaba en concepto de arbitrios

La larga agonía del Zuleika

Una vez el barco quedó varado en la misma orilla por efecto del mal tiempo, a principios de Noviembre y ante la imposibilidad de rescate, la compañía consignataria lo abandona, haciéndose cargo la aseguradora inglesa “Lloyd”, poniéndose en marcha las gestiones para subastarlo. El fuerte tiempo de brisa que empujó al Zuleika hacia la orilla lo depositó a pocos metros de tierra quedando varado paralelo al muelle de la Marina. Desde el vapor hasta la calle se tendieron unos cables por si hubiera necesidad que los guardianes tuvieran que abandonarlo. En la playa quedó un retén de guardia con un soldado de marina de centinela para evitar saqueos. La masiva presencia de público convirtió al céntrico lugar en un estercolero y evacuatorio público en un lamentable estado de suciedad a pocos metros del Teatro Pérez Galdós.

El espectáculo aumentó cuando la tarde del 16 de Noviembre un buque americano cargado de azúcar al llegar frente al Zuleika parecía que paraba su marcha, por lo que el público creyó que había encallado, pero siguió su rumbo hacia el Puerto de la Luz sin novedad. Al parecer al ver al Zuleika tomó el lugar por el puerto.

Distintos incidentes se produjeron en su desguace. En julio de 1921 se fracturó una pierna un trabajador al sufrir una caída, teniendo que ser atendido en la Casa de Socorro; un trozo de hierro procedente de una voladura con dinamita se estrelló en la calle Cervera sin

causar daño. A estos incidentes se añadió un fuerte temporal que causó destrozos en toda la isla en enero de 1922, afectando al Zuleika que fue desplazado más a tierra desde el marisco donde se encontraba la proa unos cuantos metros, cambiando su posición, que de ser paralelo a la costa quedó oblicuo, rompiéndose varias planchas. Llegados a 1924, una niña de 13 años, natural de Telde, que se bañaba junto al Zuleika fue arrastrada por las olas mar adentro, estando a punto de ahogarse si no es por la ayuda de varios vecinos que la rescataron. En septiembre de 1924, un obrero que cortaba planchas sufrió una herida punzante en el pie derecho, siendo asistido por la Cruz Roja.

En octubre de 1923, los restos del Zuleika impedían continuar las obras del nuevo matadero por lo que se solicita de la Comandancia de Marina obligue al rematador del buque, Bartolomé Juan Roca, que retire los restos del mismo, argumentando éste distintas razones por las que no los había retirado, levantándose acta por parte del Ayuntamiento del estado de las obras para el caso que el mar las deteriorare exigir las responsabilidades correspondientes. Pasaba el tiempo y los restos del Zuleika continuaban en el mismo lugar. En 1930 la alcaldía requiere de nuevo al Sr. Roca, para que proceda “inmediatamente” a retirar los restos del buque siniestrado que obstruían las obras de alcantarillado y pavimentado de la calle Cervera.

La presencia en un lugar tan céntrico de Las Palmas de los restos del Zuleika durante tantos años, a pesar de la fea impresión que causaba, su estampa resultaba familiar para sus habitantes, y al ser conocido por todos, era un referente que servía de guía para conocer los lugares cercanos, como queda ilustrado en una reseña publicitaria del año 1932 de una tienda de sombreros en la calle Cervera “frente a los restos del vapor Zuleika”. A pesar de solo quedar los restos de sus calderas, en las populares regatas de vela latina era uno de los puntos de paso de los botes “frente al Zuleika”, ya llegados a los primeros años de la década de 1940.

Subasta del buque

En diciembre de 1920 y en los almacenes de los Sres. Blandy Brothers y C^o (agentes de Lloyd) del Puerto de la Luz, se llevó a cabo la subasta de algunos efectos del Zuleika: maderas, hierros, loza, cabos, pinturas, galletas, provisiones, faroles de varias clases, baldes, útiles de cocina, ropas de cama, compases, relojes, etc. El 7 de enero de 1921 y en el mismo lugar se efectuó otra subasta, estando constituido el lote por 300 toneladas de carbón, maderas, tablas y tablones, leña, hierros fundidos, hierros forjados de varias dimensiones, escaleras de hierro, plomo, cadenas, muebles, depósitos de zinc, empaquetaduras de varias clases, una bomba, espejo con reloj, algunas provisiones, depósitos de hierro cilíndricos, aceite de máquina, puertas de camarotes, dos botes y remos, lavabos, un inodoro, hules para pianos, gatos para levantar pesos. El 6 de febrero el lote subastado se componía de maderas y leña de varias clases, cañerías de varias dimensiones, hierro de varias clases, lavabos. Por el mes de marzo se procedió a una nueva subasta de madera, leña, hierros de varias clases; tinas de baños; maquinillas y bombas, cañerías de varias dimensiones.

A mediados de mes se anunciaba el desarme del casco por la casa rematadora, sin embargo, las ofertas recibidas fueron consideradas “inadecuadas”, por lo que se abrió nuevo plazo hasta mayo. El 31 de mayo nueva subasta: una dinamo (2.000 pesetas, hilo), máquina refrigeradora (7.000, hilo), cinco bombas, cuatro maquinillas de cubierta, un molinete, pescantes para botes, hierros redondos gruesos, tres anclas grandes y dos pequeñas, 18 grilletes de cadenas gruesas, partida de metales en piezas, partida de cobre

en tubos gruesos y otra en tubos delgados, tres compases o bitácoras grandes, correderas, tubos y depósitos de cobre.

A modo de conclusión

Con el soterramiento del cauce del Guinguada, el “relleno” para la ampliación de la zona urbana, la avenida marítima y el paso elevado a partir de la década de 1960, desapareció la playa de marisco y “callao”, llevándose consigo el lugar donde tantos años reposó el Zuleika mientras era destripado por la mano del hombre y por efecto del oleaje.

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de la Villa de Ingenio.



Feng Shun N° 3 atracado en el muelle de Arinaga/Rafael Sánchez.

Nafragios en la Costa de Telde (XXVI): 'Feng Shun N° 3' (2015)

Publicado por TeldeActualidad. Domingo, 22 de Noviembre de 2020 Tiempo de lectura: 4 min

A modo de introducción

El 7 de febrero de 2010 comenzamos a publicar en TELDEACTUALIDAD. una [serie de artículos referidos a los diferentes naufragios ocurridos en la Costa de Telde](#), de los cuales una veintena habían sido provocados por la archifamosa Baja de Gando. Serie que fue interrumpida el 25 de abril de ese año para continuar el 3 de agosto de 2014.

La larga lista de siniestros provocadas por el fatal escollo marino comenzó con el [Senegal acaecido el 12 de mayo de 1880](#) y finalizó con el [hundimiento del Tikonko n° 7 el 7 de enero de 1999](#).

Después de haber publicado algunos otros naufragios, hasta veinticinco, ocurridos en otros lugares de la costa teldense, abandonamos este tema monográfico al considerar agotadas las fuentes sobre este tipo de acontecimientos en el pasado.

Sin embargo, dos nuevos naufragios ocurridos con posterioridad por la misma causa, esto es, colisión con la Baja de Gando, nos obliga a prolongar la serie con el choque y embarrancamiento sufrido por el barco chino Feng Shun n° 3, que, si bien, fue ampliamente difundido por la prensa local, incluida esta revista digital, cuando ocurrieron los hechos, hace ya cinco años, trataremos de hacer una recopilación de lo acontecido, especialmente para aquellos lectores que han seguido la serie desde sus comienzos con la misma reflexión y extrañeza que hemos expresado en los relatos anteriores en relación a

que un insignificante accidente geológico marino cercano a la costa de Telde plenamente señalado en las cartas náuticas desde hace casi 200 años, siga provocando con cierta periodicidad percances de esta naturaleza a pesar de los adelantos cartográficos y las modernas técnicas en la navegación marítima.

Características técnicas y administrativas

Nombre: Feng Shun nº 3
Tipo de barco: Fishing Vessel
Año de construcción: 1987
Bandera: China
Eslora: 55 metros
Manga: 9 metros
GT (arqueo bruto): 468
DWT (peso muerto): 500 t.
Registro: IMO:8617835
Armador: CNFC International Fisheries Corporation, Beijing
Actividad: Palangrero dedicado a la pesca de atún
Tripulantes: 39

El naufragio

Con una tripulación de 39 personas (26 chinos, 9 filipinos y 4 indonesios) y 85 toneladas de gasoil en sus depósitos, navegaba por aguas de Gando el Feng Shun nº 3 una mañana del 26 de junio de 2015. En las primeras horas colisionó contra la temida “Baja”, quedando embarrancado sobre el escollo marino, escorado 12 grados a estribor, batido por las olas y bajando la marea. Inmediatamente se da conocimiento al consignatario y éste a salvamento marítimo, abandonando el barco la tripulación en dos balsas salvavidas mientras que el capitán y el jefe de máquinas permanecían a bordo. Desde el centro de coordinación de salvamento marítimo de Las Palmas se movilizó a la Salvamar Nunki, remolcador Punta Salinas y la Salvamar Talía que recogió a los naufragos mientras que un helicóptero Helimer se encargó de izar a los dos tripulantes que habían quedado a bordo, trasladándolos a las cercanas instalaciones de Gando.

Salvamento del barco

Con la intención de poder desembarrancar al pesquero atrapado en la Baja, se contó con el Punta Salinas y la Guardamar Talía y por si pudiera ser necesario sacar o cercar el fuel se movilizó a un equipo especial con base en Tenerife. Desde la Base Aérea de Gando, donde se dirigían las operaciones de rescate, se observó que por efecto de la marea el pequero se movía, tendiendo a enderezarse con la posibilidad que de nuevo por efecto del oleaje navegara a la deriva.

Por tal motivo se planeó que el Nunki se acercara al pesquero para amarrar unos cabos que permitieran remolcarlo, operación que se desechó por razones de seguridad, por lo que se optó contar con el helicóptero para se pusiera a bordo un rescatador y dejar colgada el ancla a la espera de que el Talía y el Punta Salinas lo alejaran del peligroso arrecife. El pesquero siniestrado fue remolcarlo al cercano muelle de Arinaga por el Talía, colaborando en las operaciones de atraque el Salvamar Nunki que había trasladado a los 37 tripulantes rescatados, sobre las 14 horas.

Traslado e inspección

Ordenado por Capitanía Marítima, la consignataria del buque encargó a personal especializado en buceo verificar en qué estado se encontraba el casco. Realizada por la tarde la exploración del exterior e interior del mismo se dictaminó que tenía unas pequeñas deformaciones y bastantes abolladuras, sin ninguna grieta, no existiendo vías de agua ni escape de fuel. Al caer la tarde ya se encontraba a bordo toda la tripulación. La capitanía marítima decidió que fuera remolcado al Puerto de la Luz por existir algunas deficiencias que impedían la navegación.

Conclusión

La Baja de Gando seguía devorando barcos. Al siguiente año caería otra víctima.

...Lo contaremos.

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.



Remolcador V.B. Adriático/Rafael Sánchez Valerón.

Naufragios en la costa de Telde (XXVII): El ‘V.B. Adriático’ (2016)

Publicado por TeldeActualidad. Miércoles, 09 de Diciembre de 2020 Tiempo de lectura: 3 min

A modo de relato fantástico

La Baja de Gando era un ser geológico que tomaba vida devorando barcos. Vivía desde hacía miles de años anclada a los fondos marinos, cercanos a la punta de Gando.

Con sus garras cerca de la superficie, permanecía aletargada, para despertar cuando algún incauto navío osaba molestarla, lanzando un terrible zarpazo que los dejaba malheridos, acabando a veces con su vida, hundiéndolos y depositando sus restos en los fondos marinos cercanos. Hace muchos años los hombres la señalaron en sus mapas para evitar que se acercaran. Sin embargo, por un extraño sino, la seguían importunando y la Baja despertaba y lanzaba su zarpazo. La última vez en un cálido verano del año 2016.

Características administrativas y técnicas del V.B. Adriático

Nombre: V.B. Adriático

Bandera: Española

Actividad: Remolcador en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria

Pertenencia: Corporación marítima Boluda

Tipo: TUG (remolcador)

Año de construcción: 1999

Eslora: 28 m.
Manga: 11 m.
Calado: 3 m.
GT (volumen de los espacios cerrados): 342
DWT (capacidad de carga en toneladas): 190
Velocidad máxima: 11 nudos.
Velocidad media: 9,3 “
Potencia: 4.216 Hp
Tiro: 52 toneladas

Diseño

Es el V.B. Adriático un remolcador de tipo “tractor” con dos propulsores a media eslora (en lo que en un automóvil podría ser “tracción delantera”), dotados de dos hélices azimutales (giran alrededor de un eje vertical y orientan el impulso, soportadas por sus pods y toberas, permitiendo que todo el conjunto gire 360°, lo que hace innecesario el empleo del timón. Dispone además de un patín náutico. Ofrece muchas ventajas ya que es adecuado como remolcador de proa y de popa, operaciones de empuje y gran maniobrabilidad, incluso en desplazamiento lateral con gran fuerza de tracción en todas las direcciones. Sin embargo la posición de este tipo de hélices hace al buque más vulnerable al encallamiento que las convencionales.

El accidente

No se ha podido encontrar ningún tipo de fuente documental ni periodística sobre el último percance conocido en la Baja de Gando, ni las causas que lo ocasionaron, tan solo hemos podido localizar algunas anotaciones y un interesante material fotográfico y videográfico a través de la página web de Eduardo Grandío, doctor en arqueología, experto buceador y conocedor de pecios de la zona que nos ha servido para poder pergeñar esta reducida crónica.

Entre los datos que se disponen se sabe que el remolcador V.B. Adriático colisionó contra la Baja de Gando el verano del año 2016. Como consecuencia del choque sufrió daños en el patín de proa, perdiendo un "thruster" completo, incluyendo la hélice, la tobera y el "pod" de soporte, con la transmisión del giro de la hélice y el control de dirección.

Rescate de la pieza hundida

En la primavera de 2017 hubo un intento de retirar la pieza para su aprovechamiento como chatarra, pero era demasiado pesada para los medios utilizados y no se consiguió ni moverla, continuando en el mismo lugar donde quedó depositado el miembro mutilado.

Actividad posterior

Una vez reparado, el moderno remolcador continuó con sus labores de remolque y otras desde el puerto de Las Palmas, siendo especialmente significativa su colaboración en años posteriores con la organización de la Cabalgata de Reyes. Así, en 2018, transportó a Sus Majestades y su séquito desde el lejano Oriente hasta el muelle de Santa Catalina, haciendo sonar la bocina y lanzando espectaculares chorros con su manguera contra incendios, despertando la ilusión de los niños que esperaban para entregar sus cartas. Entre sus rutinarias actividades en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria destaca el remolque

del petrolero liberiano Alabama Star al encontrarse sin máquinas en plena maniobra de atraque, hace apenas un mes.

Conclusión

Esperamos que el V.B. Adriático sea la última víctima de la “Baja”. Si no fuera así, aquí estamos para contarlo.

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.



El carguero con bandera panameña Dura Bulk

Nafragios en la costa de Telde (XXVIII): 'Dura Bulk' (2019)

Antecedentes

Cuando pensábamos que el remolcador V.B. Adriático con su accidente en 2016 podría ser la última víctima de la insaciable “Baja de Gando”, motivado por los adelantos en la navegación marítima, de nuevo un buque de gran tonelaje volvió a caer en sus rompientes, teniéndose que añadir a la ya interminable lista de veintidós accidentes desde que tenemos noticias documentadas a partir de 1880 con el naufragio del Senegal y que hemos publicado periódicamente en portales digitales.

Características técnicas y actividad

Carguero de bandera panameña. Construido en 1973 en Noruega, con el nombre de Brunborg, Sus medidas son: 89 metros de eslora, 13 de manga y de 3,60 de calado; desplazando 2.239 toneladas brutas y 3007 toneladas de peso muerto, compartimentado en dos bodegas.

Navega con su actual nombre desde 1985, dedicado al tránsito de mercancías a granel y transporte de arena desde el Sahara. En sus singladuras aparece con frecuencia el muelle del El Aaiún, Arinaga, Santa Cruz de Tenerife y Agadir.

El accidente

El día 8 de marzo de 2019 se produjo un nuevo accidente en la “Baja de Gando”, cuando el buque Dura Bulk embistió al archiconocido escollo marino, sufriendo distintos daños, especialmente grietas en el peak de proa, que lo obligaron a tener que refugiarse en el nuevo puerto de Arinaga (Agüimes), sin que la tripulación sufriera ningún daño.

Reparación

Para ser reparado, escoltado por un remolcador, fue llevado pasados unos días al Puerto de Las Palmas de Gran Canaria donde quedó atracado, continuando con su actividad posteriormente.

FUENTE:

<https://www.puentedemandando.com/el-buque-dura-bulk-toca-fondo-en-la-baja-de-gando/>

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.

comercio. En Septiembre de 1741. se acercó à Gando, Puerto que está entre Telde y Agüimez, una balandra Inglesa con el empeño de sacar el navío llamado el *Canario*, que se estaba allí carenando. Tiró muchos cañonazos: correspondieronle de tierra y del navío: y como no pudo, partió desesperada à la *Madera*, en donde ajustó en 80. pesos la presa que daba por segura à otra corbeta corsaria de 22. cañones. La mañana del 13. de Oçtubre se presentaron ambas, batiendo el navío y un reducto que tenia alguna artilleria: Acudieron al rebato mas de mil paisanos con la celeridad que acostumbran, armados de chuzos y mosquetes. Aunque solo havia nueve hombres dentro del navío, no osaron à bordarle los Ingleses, rezelosos de alguna celada. En fin, el *Canario* cargó de metralla el ultimo cañon, y lo disparó contra la corbeta con tal acierto, que barriendole combés y toldilla cayeron muertos y heridos 70. hombres. Los que quedaban cortaron el cable para retirarse à las playas de *Arinaga* à llorar la pérdida de los 80. pesos y de la gente. De los *Canarios* solo murieron dos, uno à bordo y el otro en tierra.

Fragmento del facsímil del libro de José Viera y Clavijo Noticias de la historia general de las Islas Canarias, donde se narra el episodio de la corbeta inglesa

Naufragios en la costa de Telde (XXIX): El pecio de la playa del Burrero.

Quizás tenga algo que ver con un suceso ocurrido en 1741, cuando una balandra y una corbeta corsarias inglesas efectuaron un ataque en la bahía de Gando con intención de capturar al navío de guerra El Canario, que se encontraba en el lugar.

Han transcurrido muchos años desde que un grupo de jovencitos, entre los que me encontraba, allá por los comienzos de la década de 1960, nos trasladábamos caminando desde el pueblo de Ingenio (Gran Canaria), distante unos cinco kilómetros, hasta las tranquilas aguas de la playa del Burrero, con el fin de pasar el día dedicados al baño o a practicar la pesca submarina con gafas y tubo respiratorio que nos pasábamos unos a otros, por ser un lujo al alcance de pocos. Con una firga ensartábamos a los tapaculos que se encontraban camuflados en el fondo arenoso, mientras contemplábamos en los alrededores, a poca profundidad, la presencia de filas de cañones antiguos unidos y casi soldados al fondo, y uno separado; algunos apenas imperceptibles y otros que se apreciaban con bastante nitidez. La boca de uno de ellos era especialmente blanco de nuestras miradas, pues solía ser la “casa” de algún pulpo. Me llamaba especialmente la atención el que se encontraba separado hacia la orilla, sobre el cual hacía pie a marea vacía, sin dar importancia a su valor arqueológico o de cualquier otra índole, hasta que el

entusiasta Tomás Cruz Alemán, a través de sus intervenciones y gestión, comenzó a darlos a conocer a partir de 1962, adquiriendo además importancia social y cultural; tema que ha sido suficientemente tratado en distintos medios, con la culminación de un reciente reconocimiento a su labor de hallazgo, información y recuperación, plasmado en el nombre de una avenida en el lugar y reproducción allí mismo de un cañón, motivo por el cual omitimos cualquier referencia a esta encomiable labor.



Localización. Se encontraban los restos de este pecio en aguas de la ensenada del Burrero a 27° 50' 6" Lat. N. y 16° 23' Long. W., esparcidos desde poco más de un 1 metro en la bajamar (primer cañón extraído en 1962) y 4,85 m. con cierta alineación, lo que induce a pensar, sin que quede demostrado plenamente, que la embarcación pudo haber chocado primeramente contra el roque de Utigrande hasta encallar en la playa. Según una de las intervenciones, los restos del pecio corresponden a una corbeta de 30 m de eslora y 15 m de manga.

La playa del Burrero o de Utigrande. Es una pequeña rada o cala arenosa situada en el municipio de Ingenio, al abrigo de un saliente lávico conocido por punta o roque del Burrero en la actualidad, y desde tiempo inmemorial como punta de Utigrande, que la separa de otra pequeña cala arenosa conocida por playa de San Agustín, por el norte, llegando por el sur hasta la desembocadura del barranco del Obispo o Majoreras (hoy barranco de los Aromeros). Conserva valores de flora autóctona, restos arqueológicos de construcciones prehispánicas y cuevas artificiales de habitación, culminado por un pequeño montículo (montaña del Burrero o de Utigrande). Forma parte de un territorio costero más amplio conocido documentalmente desde el siglo XVI por Burrero o Altigranel. Las cuevas reutilizadas y pequeñas construcciones de piedra fueron habitadas por una pequeña comunidad de pescadores, y más tarde conformada por un caserío donde residían especialmente en época veraniega vecinos del cercano Carrizal. A partir de la década de 1960 se desarrolló en torno a la playa una amplia y moderna barriada.

Antecedentes. Algunos documentos antiguos nos hablan del desembarco de alguna tripulación para hacer aguada, posiblemente de las cercanas fuentes a la altura de la llamada Casa del Obispo en Carrizal. En una causa procesal juzgada por el Tribunal de la Inquisición en 1586, que se conserva en el archivo histórico de El Museo Canario, se acusa a un vecino del Carrizal por haber dado información a los ingleses después de haber sido capturado cuando se encontraba buscando carnada para la pesca en Arinaga. En el proceso aparece un pasaje sobre la declaración de un testigo: muchos hacían aguada en Utigrande, fueron al lugar pero no aparecía el buscado líquido, que allí solía salir agua,

pero se había secado, pero un poco más arriba hallaron un charco con un poco de agua donde bebieron y se volvieron al barco .

El episodio de El Canario . No existen referencias históricas sobre el pecio, singladura, nacionalidad y circunstancias que lo llevaron a su hundimiento, tan solo algunas deducciones en torno a la observación y estudio de sus escasos restos y algún episodio histórico naval aislado. El más aproximado es el que se refiere a una embarcación inglesa hundida por la batería de la torre de Gando, al estar documentada a través de un relato de Viera y Clavijo ocurrido en 1741, cuando una balandra y una corbeta corsarias inglesas efectuaron un ataque en la bahía de Gando con intención de capturar al navío de guerra El Canario , que se encontraba en el lugar. Una andanada del barco español impactó en la corbeta inglesa matando e hiriendo a 70 hombres, produciendo algunos daños materiales en el barco. Tras el incidente la corbeta intentó retirarse a la playa de Arinaga, objetivo que no lograron alcanzar al producirse el supuesto o probable varamiento en el Burrero a consecuencia de los daños sufridos; si bien no se hace referencia a esta situación en el relato, mientras la balandra partiría mar adentro. Sobre el navío, el investigador Sebastián Jiménez Sánchez apunta hasta tres hipótesis y otras tres Sánchez Araña. No podemos, por tanto, hacer ninguna afirmación clara en este sentido hasta tanto no se aporten pruebas definitivas de datación con técnicas científicas y fuentes documentales contrastadas, si bien, a tenor de los restos encontrados en 2018 y el levantamiento planimétrico registrado, las conclusiones se acercan mucho a que pudiera tratarse de un navío de guerra acorde con la corbeta inglesa relatada.



Cañones rescatados del naufragio del Burrero en un museo de Santa Lucía (Gentileza de Eduardo Grandio. Tomada el 30-10-2014)

Intervenciones. A partir del año 1962 se desarrollaron distintas intervenciones más o menos afortunadas. Puesto en conocimiento del Cabildo, el delegado provincial de Excavaciones Arqueológicas, Sebastián Jiménez, se desplazó al lugar con un submarinista en septiembre de ese año. Fueron localizados los antiguos cañones sobre un fondo arenoso en número de cinco construidos en hierro; uno a veinticinco metros de la orilla y paralelo a ella, otro en posición inclinada a cinco metros del anterior, y un poco más adentro, los tres restantes, formando un grupo compacto cubiertos de musgos, algas y concreciones calcáreas, con piedrecillas adheridas, además de un largo atacador de hierro, sobre 15 duelas de hierro y eslabones grandes de cadenas, de los que se logró extraer uno y dos trozos de duelas, a 25 m aproximadamente de la orilla, a 8 m de profundidad a pleamar, y de 3,5 o 4 m en la bajamar.

Por octubre hacen presencia en el lugar un grupo de submarinistas en una embarcación de la Aviación comenzando los trabajos. Desde tierra un gran camión-remolque de 12 toneladas tendió un cable de acero hasta uno de los cañones con el fin de arrastrarlo hacia la orilla. Pesadas picaretas y grandes cuchillos de inmersión no lograban desprender aquellos hierros sumergidos y pegados al fondo. La soga se rompía a cada tirón dado desde tierra y por carecer de cable resistente se dejó la faena por ese día, mientras desde tierra la multitud esperaba impaciente. El domingo 21 hubo un nuevo intento de los submarinistas para la extracción cargados con picos, palas, palancas e incluso con gatos hidráulicos ante un público expectante. Sobre el mediodía el vehículo pesado tensó el cable, que ya se encontraba perfectamente atado a la pieza, logrando llevar a la orilla uno de los cañones ante los aplausos del público presente. Las medidas dadas en la pieza recuperada fueron las siguientes: 2,45 de largo, 0,25 de diámetro en su parte anterior, 0,40 de diámetro posterior con calibre de 0,10 y con un peso aproximado de 700 a 800 kilos, medidas aproximadas ya que la citada pieza se encontraba totalmente cubierta de impureza submarina. Este cañón fue trasladado al Museo Naval de Madrid y posteriormente al Museo de la Armada en Ciudad Real.

Por 1965, Vicente Sánchez Araña obtiene permiso del Ministerio de Marina. En 1968 comienzan los trabajos de extracción lográndose de una forma poco ortodoxa desprender cinco cañones bajo los cuales se detectó la quilla de una embarcación. Se extrajo un trozo grande de madera con intención de datarla (nunca se llevó a cabo), además de varias balas de cañón que pesaban entre 7 y 10 kilos. Más tarde, empleando piquetas se desprendieron del fondo dos nuevos cañones y una bala de 12 kg, culminándose la extracción de un total de 15 piezas de artillería naval de distintos calibres, simultáneamente con balas de hasta 40 kg y varias plomadas de sondeo del barco. Una de ellas se mandó al Museo Naval de Madrid y las otras catorce fueron con destino al museo de Sánchez Araña en Santa Lucía, donde fueron depositadas y exhibidas. Actualmente están en elevado estado de deterioro y descomposición al no haberse sometido a tratamientos adecuados.

La presión popular, especialmente de los vecinos del Burrero, para que este tesoro submarino sea expuesto en algún lugar cerca de donde fue encontrado, ha hecho posible la intervención de las autoridades municipales de Ingenio con los herederos de Sánchez Araña, aunque no han fructificado en ningún sentido.

En 1994, con motivo de las obras para el reacondicionamiento y expansión de la playa, se efectuaron distintas denuncias de una plataforma vecinal por alterarse tanto el patrimonio arqueológico prehispánico como el de los restos submarinos. Con la intervención de personal submarino de la guardia civil, se detectaron restos del casco, aros metálicos de barriles, varillas de mosquetón, trozos de balas de cañón, cerámica a torno, sílex. En octubre de 1995 se da una nueva autorización para prospecciones a varios peticionarios antes de la llegada de una draga que aportaría toneladas de arena para la “regeneración de la playa”, tapando definitivamente los restos. En estos trabajos se recuperó un ancla.

Una cuarta actuación se llevó a cabo en 2008 y de forma indeterminada se estableció que el pecio correspondía a una nave construida entre los siglos XVI y XVIII. Se apreció la presencia de maderas estructuradas de unos 7 m de longitud por casi 2 m de ancho orientadas en la dirección en la que estaban dispuestos los cañones de hierro fundido expoliados.



Pipa de fumar extraída en las prospecciones de 2018 que puede determinar la procedencia del pecio, al conservar la marca del fabricante, pudiéndose tratar de la corbeta inglesa mencionada por Viera y Clavijo en su relato, a lo que se añade fragmentos de cerámica fabricadas por talleres ingleses de Devon en los siglos XVII y XVIII. Según las conclusiones del arqueólogo subacuático Josué Matamora se trataría de un buque construido con un sistema específicamente inglés.

La quinta y última intervención se produjo a principios de 2018, patrocinada por el Cabildo Insular y llevada a cabo por un equipo de tres personas al frente del arqueólogo sevillano (experto en intervenciones subacuáticas) Josué Matamora. Durante los trabajos se encontraron pipas de cerámica, cubertería de a bordo, vasijas de origen alemán imitadas en Inglaterra y piedras de sílex utilizadas como lastre, que fueron depositadas en el Club Náutico del Burrero para ser contempladas por las autoridades y público.

Publicado en www.bienmesabe.org en Enero 2024 por Rafael Sánchez Valerón, cronista oficial de Ingenio.



El Arico navegando

Naufragios en la costa de Telde (XXX): 'Arico' (2015)

Artículo publicado por Rafael Sánchez Valerón en:

<https://www.cronistasoficiales.com/?p=213159> el miércoles, 17 de enero de 2024

Antecedentes

La punta de Melenara o Taliarte, con su prolongación por la “baja”, batida por el oleaje y su terminación en dos pequeños roques en la costa del municipio de Telde, había sido testigo, al igual que la “baja de Gando”, de múltiples accidentes que provocaron el hundimiento o fueron seriamente dañados distintos buques que tuvieron la desgracia de chocar contra sus rompientes.

Las otras víctimas de la baja de Taliarte

Cuatro naufragios habían precedido al Arico, provocados por la colisión con la “baja” de Taliarte, los cuales hemos relatado en anteriores artículos, cuyos pecios descansan en el fondo marino de los alrededores: Bussen (1925), San Juan (1960), Blanco Soler (1972) y Chien Chuen nº 6, conocido por “el Coreano” (1985). Treinta y siete años después de perderse su hermano “municipal” el Arona, muy cerca, en aguas de Jinámar, el fatídico turno de hundimientos le correspondió al remolcador Arico.

Características técnicas y medidas del “Arico”

Tipo: remolcador. Eslora: 18,45 m. Manga: 6,10 m. Puntal: 2,40 m. Arqueo bruto: 42 TRB. Arqueo neto: 8 TRN. Casco: acero. Propulsión: motor diésel de 551,50 kw.

Construcción

Construido en 1973 por encargo de la sociedad “Remolques Unidos” de Santander con el nombre de Huno. Adquirido por la sociedad tinerfeña “Atlantic Ship Service” recibió el nombre de Arico.

Propiedad y administración

Propiedad de “Credit Agricole Leasing” (Sucursal en España). Fletado mediante arrendamiento por “Off Shore Las Palmas S.L.” y operado por “Remolcadores Don Quijote S.L.” (grupo empresarial “Boluda Corporación Marítima S.L.”). Servicios

Prestó servicio en Santa Cruz de Tenerife y posteriormente, cuando fue adquirido por el grupo “Boluda”, en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria.



Accidente

Un jueves 30 de julio de 2015, al mando del remolcador Arico se encontraban la patrona, segundo patrón, un marinero y mecánico, cuando, en cumplimiento de sus funciones acudió a auxiliar la maniobra de atraque de un barco en el puerto de Arinaga (Gran Canaria). Terminada la faena, sobre las 02,00 horas, zarpó de dicho puerto, para regresar al de Las Palmas, donde tenía su base. El segundo patrón del remolcador se hizo cargo de la guardia de navegación hasta llegar a la bahía de Melenara, en donde fue relevado por la patrona, permaneciendo en el puente de gobierno, mientras, el marinero y el mecánico se encontraban descansando en el entrepuente. Cuando navegaban en las proximidades de punta Melenara, se sintió una vibración anormal de la estructura del remolcador, que los tripulantes atribuyeron a un pantocazo. Alarmados, el mecánico bajó a inspeccionar la zona de camarotes y el marinero salió a reconocer la cubierta, no apreciando ningún daño. El remolcador continuó navegando sin pérdida apreciable de arrancada. Al poco tiempo el segundo patrón alertó que el remolcador había quedado sin gobierno y puso la palanca de mando del motor propulsor en la posición neutra. El mecánico subió al puente y mientras comprobaba el nivel de aceite en el tanque de almacenamiento de la unidad de potencia hidráulica del aparato de gobierno, el segundo patrón advirtió que se habían apagado las luces de cubierta que traían encendidas. El mecánico y el segundo patrón bajaron a la cámara de máquinas con una linterna y encontraron la sentina inundada. El volante de

inercia del motor propulsor batía el agua acumulada, produciendo salpicaduras que caían sobre los cuadros de distribución de corriente, por lo que los interruptores automáticos de potencia saltaron y quedaron desconectados. El mecánico realizó varios intentos fallidos de acoplar los grupos electrógenos para poner en funcionamiento las bombas de achique, pero desistió ante el riesgo de sufrir una descarga eléctrica o que se produjera una deflagración. Cerró las válvulas de las tomas de agua de mar y avisó a los patrones que se prepararan porque probablemente tendrían que abandonar el remolcador. A las 03,00 horas, el segundo patrón realizó una llamada de socorro a Las Palmas gracias a una batería independiente que alimentaba la radio y el puente, informando que tenían una vía de agua que no podían controlar y que se estaban preparando para abandonar el remolcador. El Centro de Coordinación de Salvamento de Las Palmas de Gran Canaria, movilizó el helicóptero Helimer 210, la embarcación Salvamar Nunki y el remolcador Luz de Mar, coordinándose las labores de búsqueda con otras embarcaciones que se encontraban en la zona para proceder al rescate. Mientras, el mecánico comprobó que la inundación no se detenía pese a haber cerrado las válvulas de las tomas de agua de mar, y que el nivel del agua seguía subiendo de forma apreciable, a la vez que la embarcación se escoraba a la banda de estribor. Los otros tres tripulantes lanzaron por la banda de babor una balsa salvavidas y cogieron la radiobaliza de localización de siniestros por satélite, las bengalas para señales de socorro y los dos radioteléfonos portátiles que había a bordo para situaciones de emergencia. A las 03,10 embarcaron todos de forma ordenada, llevando puesto el chaleco salvavidas. El lanzamiento de una bengala facilitó la localización del remolcador por parte del helicóptero, comunicando a las 3,38 el inicio de rescate de los cuatro tripulantes que se encontraban en la balsa salvavidas.



Pecio del Arico adrizado, donde se observa la enorme rueda amortiguadora de su proa

Hundimiento

A las 03,42 el remolcador se hundió de popa provocando un episodio de contaminación como consecuencia del derrame de 2.360 litros de gasoil y 200 litros de aceite que llevaba en los tanques.

Rescate de los náufragos

A las 03,50 la tripulación ya estaba a bordo del helicóptero a media milla de costa a la altura de Playa del Hombre donde fueron rescatados sanos y salvos y trasladados al Hospital Doctor Negrín.

El pecio

El Arico quedó adrizado en un fondo arenoso a 40 metros con el casco completamente intacto en una posición de latitud 28° 00,38' N y longitud 15° 21,55' W. Muy cerca se encontraba el pecio del Sun Warn nº 6, hundido hacía diez años.

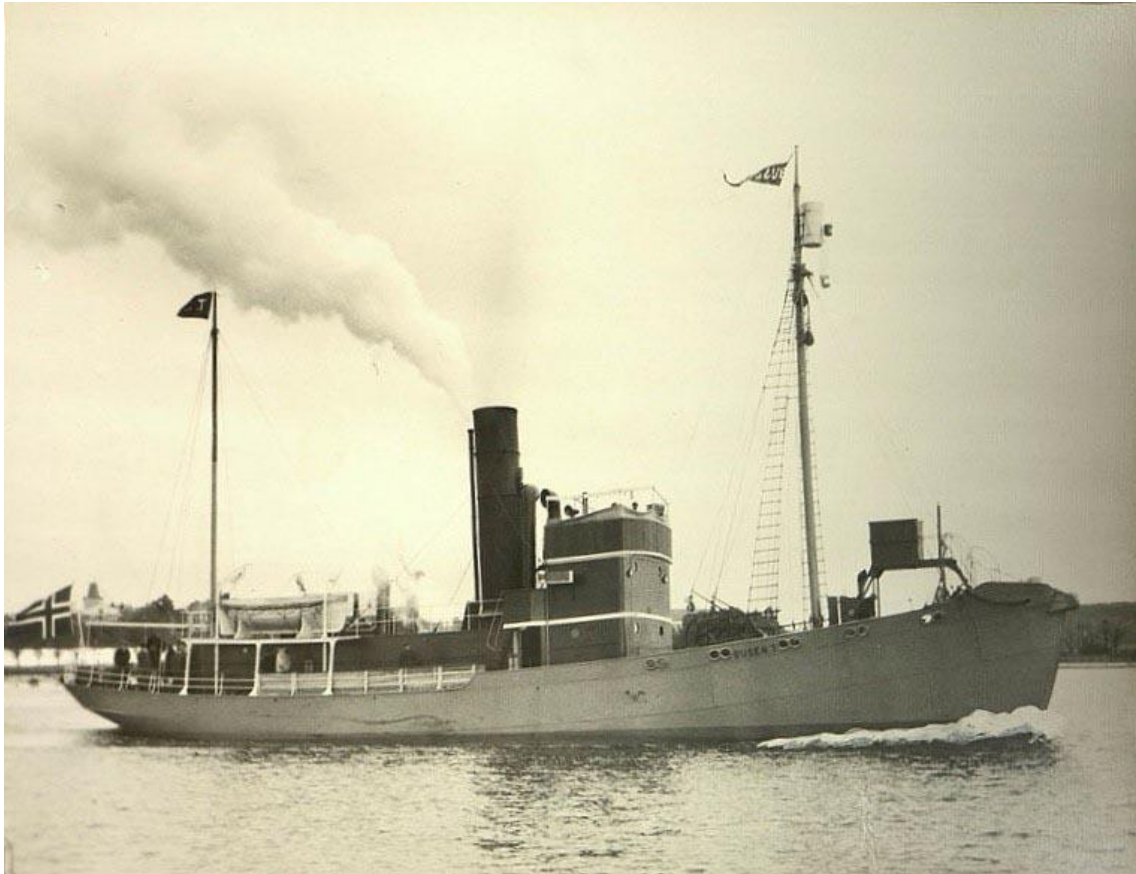
Causas

La vía de agua fue causada por el impacto de la proa del barco al golpear el fondo marino inmediato a un roque próximo a la punta de Melenara (Taliarte). La patrona lo había interpretado como un simple pantocazo (golpe dado por el casco del buque en el agua al cabecear), debido a la fuerte marejada reinante con olas de 1,25 a 2,5 m, y viento del NNE de 18 a 20 nudos (fuerza 5), aunque la visibilidad era buena (superior a 5 millas), recorriendo 1.646 m. en poco menos de una hora, hasta el lugar donde se produjo el hundimiento a casi la misma distancia de la orilla en la playa del Hombre (Telde). Además, navegaba sin disponer de la preceptiva resolución de tripulación mínima de seguridad, caducado desde hacía más de mes y medio.

Investigación de los hechos

La Comisión Permanente de Investigaciones de Accidentes Marítimos (CIAIM) fue la encargada de elaborar un informe, con fecha 30 de julio de 2015, determinando que el accidente se había debido a un error humano como consecuencia de la falta de atención de la persona encargada de la guardia de la navegación. Según las declaraciones de los dos patrones del remolcador, durante las travesías se navegaba costeano, a la vista, con la única ayuda del radar y no se hacía uso de las cartas náuticas de la zona para establecer la derrota que debía seguirse y comprobar la situación en la que se encontraban. Como resultado de la inspección submarina del pecio, realizada el 29 de septiembre de 2015, se detectó la presencia de deformaciones de las planchas del forro del casco y desprendimientos de pintura en la zona de las amuradas. El Arico había sufrido una varada en noviembre de 2014 sin haber recibido ningún golpe, embarrancamiento, ni daño alguno en su obra viva. Los cuatro tripulantes disponían de los títulos profesionales y los certificados de especialidad preceptivos para el desempeño de sus funciones, habiendo sido declarados aptos en los reconocimientos médicos de aptitud.

FUENTES: <https://www.grandio.org> (Eduardo Grandio) y hemerografía



El Caza ballenero Noruego Busen 7

Naufragios en la costa de Telde (XXXI): 'Busen 7' (1925)

Artículo publicado por Rafael Sánchez Valerón en:

<https://www.cronistasoficiales.com/?p=216048> el lunes 4 de Marzo de 2024.

Antecedentes

Al igual que el Titanic, el Busen 7 se hundió en su viaje inaugural en 1925, víctima de las rompientes de la baja de Melenara (también Taliarte y Castellano) en las costas de Telde. Sus restos reposan en el fondo marino junto al San Juan, Blanco Soler, y un poco más alejado, frente a la playa de Melenara, el Chien Chuen (El Coreano) y hacia el norte, frente a la playa del hombre, el remolcador Arico.

Construcción, características y gestión del Busen-7

Caza ballenero de vapor de 263 toneladas de desplazamiento, construido en Noruega en 1925, botado el 10 de octubre y terminado el 27 de noviembre. Matriculado en Tonsberg. Eslora: 35,1 metros; manga: 7,35 metros; puntal: 4,3 metros. Propulsión 1 motor alternativo a vapor fabricado en 1915 en Middlesbrough; 1 caldera y tres fogones construida en Tonsberg (Noruega). 500.000 coronas de coste.

El primer y último viaje del Busen 7

Una vez construido y botado, el Busen, para cubrir su entrega, partió en su viaje inaugural desde el astillero de Tonsberg en Noruega hasta su armador en Sidney (Australia), desde donde se dedicaría a la caza de ballenas. Desde Dartmouth (Inglaterra) navegó hasta el Puerto de la Luz (Las Palmas) a donde arribó el 17 de diciembre de 1925 a las 11 de la mañana. Consignado por los “Hermanos Cory y Cia”, se aprovisionó de víveres y a las 9 de la noche del mismo día zarpó rumbo a Río de Janeiro en lastre. Cuando había transcurrido una hora de haberse iniciado el viaje, navegando cerca de la costa, con viento muy fuerte, sufrió un impacto violento, encallando en el Roque de Melenara, para pronto escorarse sobre la banda de estribor, destrozándose totalmente.

A las diez de la mañana del día siguiente arribó al muelle de Santa Catalina un bote de remos tripulado por dos o tres hombres (hay dos versiones periodísticas) que se personaron en la Capitanía del Puerto, manifestando a la autoridad de marina que el Busen había encallado sobre las diez de la noche. Rápidamente se mandó un bote hacia el lugar del accidente con personal técnico y material de salvamento, regresando a las pocas horas con el capitán Mr. K. Anderson junto a los 13 tripulantes restantes, siendo alojados en el Instituto Inglés. Se dio la circunstancia que un periódico de Las Palmas publicó un curioso aviso de los consignatarios “Cory y hermanos” sobre que no se hacían responsables de las deudas contraídas por los naufragos del ballenero.

El pecio

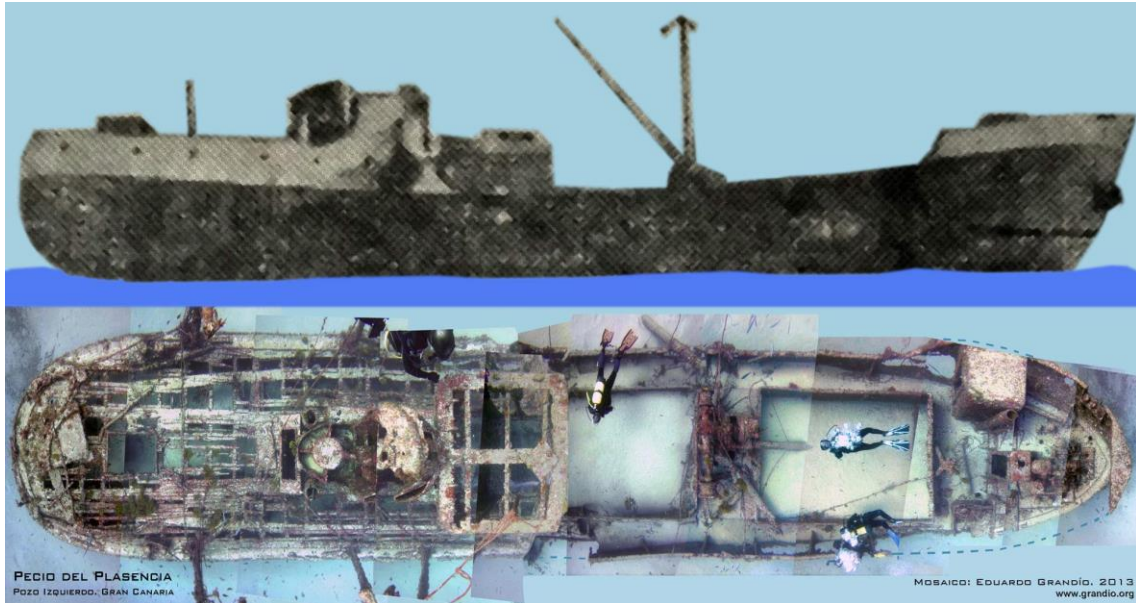
Los restos del Busen-7, reposan muy cerca de tierra a poca profundidad expuesto al norte, desmantelado por el embate del mar y de las olas, de los que solamente quedan restos de su caldera y hierros oxidados.

Durante 15 años nadie se interesó por los restos del Busen hasta la década de 1940, que, con motivo del aislamiento de España al terminar la Segunda Guerra Mundial y la necesidad de hierro para las industrias, muchos restos submarinos fueron desguazados, concediéndose una licencia en 1947 a la empresa “Roca” por un plazo de tres meses que caducó sin que los trabajos llegaran a comenzar. En 1948 la Comandancia de Marina renovó la autorización.

FUENTES:

https://www.grandio.org/PDF_Documents/Mapas_Dives/Busen.htm. Hemeroteca de Las Palmas. Foto, gentileza de Eduardo Grandio

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.



Alzado y planta del Plasencia.

Naufragios en la costa de Telde (XXXII): 'Plasencia' (1962)

Artículo publicado por Rafael Sánchez Valerón en:

<https://www.cronistasoficiales.com/?p=216048> el martes 19 de Marzo de 2024.

La costa de Tenefé: características generales

El lugar de la costa de Gran Canaria en cuyas aguas se produjo el siniestro del Plasencia corresponde a un terreno costero llano de depósitos aluviales en la desembocadura del barranco de Tirajana, donde se encuentra un endemismo botánico, el chaparro (*convolvulus caput medusae*) de los que quedan escasos ejemplares y otras plantas propias del litoral como balos y tarajales, situadas en un recinto acotado, junto a un moderno edificio del Instituto Tecnológico de Canarias. Son significativos los restos de túmulos aborígenes, salinas (actualmente en producción) y dos casamatas construidas durante la Segunda Guerra Mundial. Azotada por vientos fuertes del N.E. casi todo el año.

Sobresale una pequeña punta (punta de Tenefé) junto a las salinas. Por su naturaleza llana, Sin rompientes, ha sido un lugar muy concurrido para el marisqueo, capturas de pulpos y morenas y pesca de orilla con caña (viejas), especialmente visitada por vecinos de Sardina-Vecindario.

El Plasencia: Características técnicas, construcción y administración

La motonave Plasencia era un “vaporcito” de 28 metros de eslora, 5,80 de manga y 2,50 metros de puntal. Casco de acero y cubierta de madera. 142 toneladas brutas y 250 toneladas de desplazamiento. Propulsado por un motor de 120 caballos.

Fue construido el año 1951 en Cadagua (Bilbao) para la Compañía Colonial Marítima Pesquera. Tenía matrícula de Santa Isabel (Guinea Ecuatorial), por aquella época colonia española y era propiedad de la Naviera Medina. Estaba bajo los mandos del patrón Juan Roger Francés.

Actividad

Formaba parte de la flota de buques de cabotaje que faenaban entre las Islas Canarias y el Sáhara Español. La prensa de Las Palmas, anunciaba con cierta periodicidad en el apartado de pesqueros y cabotaje sus salidas y llegadas desde el Puerto de la Luz a Villa Cisneros. La última anotación corresponde al 4 de abril de 1962, anunciando su salida para Villa Cisneros.



El siniestro

El 8 de abril de 1962, al anochecer, cuando cargado con pescado seco navegaba procedente de Villa Cisneros con dirección al Puerto de la Luz, se produjo el accidente al quedar encallado en el litoral de Tenefé, sin que se sepan las causas. Los miembros de la tripulación ayudados por el vecindario llevaron a tierra su cargamento. Se daba la circunstancia que en las cercanías, por el Castillo del Romeral, hacía unos años había encallado un buque inglés que procedía de la costa de África que fue salvado.

Reflotamiento y remolque

En un principio se pensaba ponerlo a flote al día siguiente del accidente, para lo cual se introdujeron en las bodegas del buque más de 100 bidones vacíos para favorecer su flotabilidad. Se contó con el buque Gran Tarajal de la misma naviera que realizaba tareas de salvamento, sin ningún resultado, por lo que se tuvo que recurrir al histórico remolcador Fortunate de servicio en el Puerto de la Luz que continuó las tareas de desembarrancamiento, logrando ponerlo a flote después de varias tentativas en la tarde del 12 de abril, remolcándolo con dirección a Las Palmas. En las maniobras, al ser sacado del tablero donde había quedado varado, sufrió una vía de agua en la sala de máquinas.

Hundimiento

Una vez desembarrancado, fue remolcado por el Fortunate mar adentro. Cuando apenas habían avanzado unas dos millas, siendo sobre las diez de la noche del día 12 de abril de 1962, se viró a una banda, hundiéndose rápidamente, sin que pudiera hacerse

alguna maniobra para tratar de salvarlo, quedando adrizado en un fondo arenoso a 36 metros de profundidad.

FUENTES: https://www.grandio.org/PDF_Documents/Mapas_Dives/Plasencia.htm
Hemeroteca de Las Palmas. Foto, gentileza de Eduardo Grandio

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.



El Arona navegando

Naufragios en la costa de Telde (XXXIII): 'Arona' (1978)

Artículo publicado por Rafael Sánchez Valerón en:

<https://www.cronistasoficiales.com/?p=217680> el martes 26 de Marzo de 2024.

Características técnicas y envergadura

Registro bruto, 1758 toneladas. Neto, 756 toneladas. Peso muerto, 2560 toneladas. Eslora, 96,70 m. Manga, 13,80 m. Puntal, 8,20 m. Propulsor, Motor Diesel B&W. Potencia, 4200 HP. Velocidad, 15,40 nudos Combustible, Fuel oil.

Construcción y puesta en servicio

El buque frigorífico con casco de acero María del Carmen M. de Pinillos, fue construido en los Astilleros y Talleres del Noroeste (ASTANO) en El Ferrol por la Sociedad Española de Construcción Naval de Sestao para la Naviera Pinillos. Contratado en 1966 fue botado el 26 de mayo de 1967 y entregado el 15 de febrero de 1968. En el año 1974 la Naviera del Sur S.A. (SURNAVE S.A.) con sede en Santa Cruz de Tenerife (vinculada al armador Florentín Castro) adquirió en propiedad el buque bautizándolo con el nombre de Arona. Construido junto a su gemelo el Lago San Mauricio que al cambiar de dueño fue llamado Isora. Contaba con cinco bodegas, pudiendo transportar mercancías a una temperatura de -25°C.

Primer viaje

Le correspondió inaugurar la primera línea frigorífica para el transporte de plátanos entre Canarias y la Península. Posteriormente realizó tareas de buque tramp (no tiene itinerario de puertos de escala predeterminados ni un horario establecido).

Agorero presagio

Procedente de Abidjan en Costa de Marfil, el Arona había llegado el día 17 de abril de 1978 con el fin de embarcar 1.700 toneladas de pescado congelado, atracando en el dique del Generalísimo de Las Palmas, para aprovisionarse. Poco antes del mediodía del jueves 20 de abril se declaró un incendio a bordo de su gemelo Isora que se encontraba abarloado a su costado, al prenderse fuego en el colchón del camarote del jefe de máquinas, alcanzando las llamas al techo y una mampara. Sofocado a tiempo con los medios de la embarcación sin que hubiera ningún herido, motivo por el cual se tuvo que transbordar la carga de pescado que llevaba al Arona y Ocean Sprinter.



El fatídico viaje

Consignado a “Frucasa”, el viernes, día 21 de abril a las 18,30, partió con un cargamento de 2.000 toneladas de pesca congelada, rumbo al puerto de Lagos (Nigeria). Cuando navegaba a unas 140 millas al sur de Las Palmas, encontrándose a la altura de Peña Grande en Villa Cisneros, en la madrugada del día 22 sobre las 02,30 horas se produjo a bordo un incendio por causas que se desconocen. A las 4 horas el capitán don Miguel Luzardo Falero dio la orden de abandonar la nave. Las llamas se extendieron por todo el puente de mando y cubierta, con grave riesgo de hundimiento, por lo que fue abandonado por sus 24 tripulantes, la mayoría de ellos residentes en Las Palmas y Tenerife, repartidos en dos tandas: catorce en un primer bote y once en el segundo, mientras, seis tripulantes se lanzaron al agua para alcanzar al carguero holandés Laura

Christina, que había acudido en su auxilio ya que no se acercaba demasiado y guardaba una distancia prudencial por temor a que se produjera una explosión. Una vez a bordo donde recibieron comida, el fuego remitió, quedando luego sofocado, por lo cual en las primeras horas de la tarde del día 22, parte de la tripulación con el capitán volvieron al barco con la finalidad de reconocer los daños. Desde el primer momento acudió el pesquero español Froxa que le tendió un cabo con el fin de remolcarlo a puerto. El remolque se inició desde el lugar del siniestro a las 15,30 horas de la tarde del sábado, estimándose la llegada a Las Palmas sobre las tres de la tarde del día 23.

El hundimiento

En un principio todo venía bien, hasta el punto que la parte de los tripulantes que en unión del capitán habían pasado al Arona continuaban en él mientras que el otro grupo formado por 14 personas fue desembarcado en el Puerto de La luz por el Laura Cristina, sobre las 9 horas de domingo. Cuando casi culminaba su regreso, en la tarde del día 22, se volvió a reproducir el fuego en la zona de popa, con densa humareda y explosiones, notándose que cada vez el barco se calaba más por la popa, escorándose a estribor, por lo que se solicitó urgentemente el auxilio del remolcador local Tamarán que acudió a su encuentro sobre las 15 horas. Llegando a su costado nada pudo hacer, porque el hundimiento era irremediable por la cantidad de agua que estaba entrando por la popa a consecuencia de las explosiones. Al presagiar su inmediato hundimiento, el capitán con los tripulantes que estaban a bordo lo abandonaron definitivamente en un bote. En un principio quedó con la parte de proa fuera del agua como unos 20 metros, pero poco a poco se fue hundiendo hasta desaparecer bajo las aguas definitivamente a las 18 horas del domingo a unas cinco millas del Puerto de La Luz hacia el sur y a una milla de la costa frente a Bocabarranco, en las proximidades de la Potabilizadora en la localidad de Jinámar.

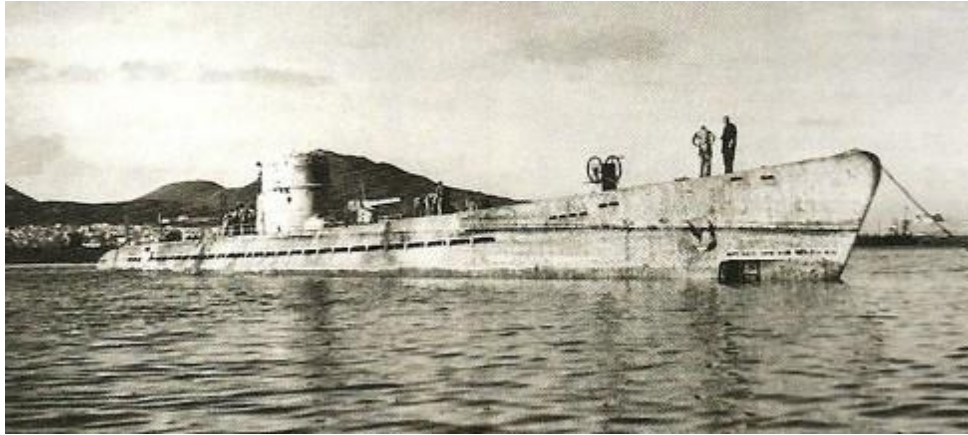
El valor del cargamento se estimó en unos 100 millones de pesetas, mientras que el valor del barco llegaba aproximadamente a los 300 millones de pesetas.

El pecio

El Arona convertido en pecio se encuentra sobre un fondo de arena a 36 metros de profundidad, descansando sobre el costado de estribor. Al haberse realizado trabajos de salvamento carece de hélice y otros elementos.

FUENTES: https://www.grandio.org/PDF_Documents/Mapas_Dives/Arona.htm
Hemeroteca de Las Palmas. Fotos, gentileza de Eduardo Grandio

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.



El U-167 fondeado en aguas de la Base Naval de Las Palmas

Nafragios en la costa de Telde (XXXIV): 'Submarino U-167' (1943)

Artículo publicado por Rafael Sánchez Valerón en:

<https://www.cronistasoficiales.com/?p=218527> el martes 9 de Abril de 2024.

Con esta entrega completamos la totalidad de artículos sobre naufragios ocurridos en aguas de la costa este y sur de Gran Canaria de los que tenemos constancia a través de fuentes documentales debidamente contrastadas, especialmente hemerográficas. Responden estos trabajos, en general, a exposiciones cortas y sencillas, bajo un mismo patrón narrativo en la medida que las fuentes lo hayan permitido (características técnicas de los barcos, causas del naufragio, lugar donde se produjeron, desarrollo y consecuencias, tripulación, anecdotario y situación de los pecios). Los naufragios se han producido todos en lugares muy cercanos a la costa, a lo largo de un trayecto que va desde la Playa de las Burras (Submarino U-167) hasta la desembocadura del barranco Guiniguada en Las Palmas de Gran Canaria (Zuleika) de los cuales la mayoría corresponden a accidentes en la Baja de Gando y Baja de Taliarte.

Estos artículos han sido publicados a través del periódico digital Telde Actualidad y página web de la Real Asociación Española de Cronistas Oficiales (RAECO) durante los años 2010, 2014, 2020, 2023 y 2024. La totalidad se encuentran alojados en la web de Eduardo Grandio (<https://www.grandio.org>).

A modo de introducción

Veintinueve años había transcurrido desde aquel ya lejano 3 de mayo de 1914, cuando se produjo en las mismas aguas el encallamiento del buque mercante inglés Emma con un cargamento de 3.000 toneladas de mijo, cuando navegaba en tránsito desde Rosario para El Havre con escala en Las Palmas, después de haber chocado contra la Baja de Gando y navegar a la deriva al ser abandonado por la tripulación.

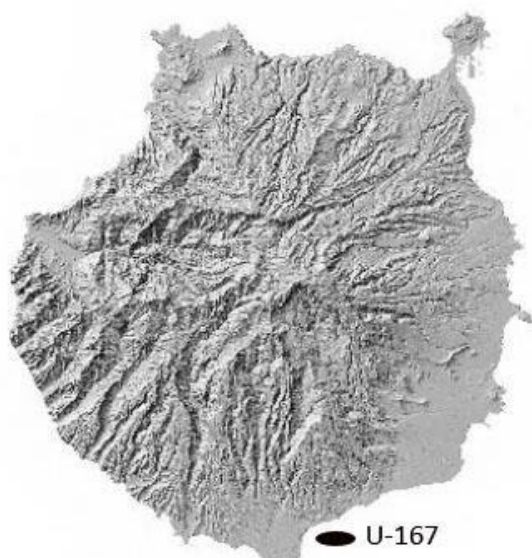
Origen y destinos del U-167

El U-167 fondeado en aguas de la Base Naval de Las Palmas

El U-167 era un sumergible alemán, botado y armado en 1942. En un principio destinado a Francia y a operar en el Atlántico Norte. En su segundo crucero de guerra (1943) fue destinado a operar en el Atlántico Sur y Océano Índico, pero una nueva disposición le ordena interceptar los convoyes aliados procedentes de Gibraltar y la costa atlántica norteafricana.

Causas del naufragio

Después de algunos enfrentamientos navegó entre las islas Canarias y el norte de África en busca de convoyes. En abril de 1943 fue avistado frente a las costas de Jandía (Fuerteventura) por un avión antisumergible inglés. En plena inmersión, la primera de las cuatro cargas de profundidad lanzadas por el avión dañó su popa; la segunda, la zona de proa; la tercera y cuarta no lo alcanzaron, terminando por sumergirse perdiendo aceite después de haber sufrido graves daños en los ejes y en el motor eléctrico, con una pequeña vía de agua que pudo ser reparada. Ante su precaria situación el comandante navegó a cota periscópica al extremo sur de Gran Canaria, emergiendo cuando avistó la costa, buscando un lugar idóneo para desembarcar a la tripulación, pero fue avistado por otro avión con base en Agadir. El U-167 viró a babor pero no pudo sumergirse rápidamente debido a los daños sufridos. Desde el avión se lanzaron cuatro cargas de profundidad, sumergiéndose lentamente, cuando una nueva carga explotó a estribor, llegándose a observar una gran mancha de aceite. Al caer la noche emergió y navegó lentamente a lo largo de la costa de la punta de Maspalomas, paralelo a la playa existente en la zona, hasta "Las Burras" donde la mayor parte de la tripulación desembarcó por la noche, siendo rescatados por los pecadores que habían acudido al presenciar el incidente, quedando cinco hombres a bordo del submarino. El capitán mandó virar para poder hundirlo pasados los 100 metros de profundidad, maniobra que no pudo realizar por la cercanía de la costa hundiéndose cuando ya había amanecido.



Rescate de la tripulación

A nado abandonaron el sumergible siendo recogidos por los pescadores en sus botes. Ya en tierra, la tripulación fue acogida por una unidad de infantería del ejército español acantonada en San Agustín el 6 de abril de 1943, recibiendo la visita del cónsul alemán. A bordo de un guardacosta se trasladó a los 53 naufragos a Las Palmas, siendo alojados los cinco oficiales en el hotel Atlántico y el resto en el vapor alemán Corrientes. La colonia alemana les ofreció una velada artística y recibieron clase de español. En la noche del 12 al 13 de abril los naufragos fueron transportados por un remolcador a dos submarinos alemanes, llegando a Alemania sin novedad, quedando uno en Las Palmas, volviendo con los pescadores canarios al lugar del hundimiento para recoger los restos del naufragio.

Traslado a Las Palmas

Escorado a babor sobre un fondo de arena, el submarino, que se encontraba a 23 metros de profundidad fue reflotado por una compañía de recuperaciones marítimas y remolcado a Las Palmas, después de un primer intento, el 23 de diciembre de 1951, se llevó a cabo el reflotamiento, trabajos que duraron cuatro días, siendo remolcado por el Fortunate en los últimos días de enero de 1952, hasta el muelle de la Base Naval de Las Palmas, hasta que a final de año fue fondeado frente al Castillo de la Luz. Allí permaneció durante unos 15 meses procediéndose a la venta de sus motores.

Desguace

Durante el desguace en 1953 se comprobó que tenía alojados tres torpedos con espoletas magnéticas que se lograron desmontar en septiembre y vendidos como chatarra. En 1959 fue completamente desguazado en la bahía del Refugio.

FUENTE. R.S.V.

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.



Nafragios en la costa de Telde (XXXV): 'Nuevo Teide' (1935)

Artículo publicado por Rafael Sánchez Valerón en:

<http://www.cronistasoficiales.com/?p=222131> el Jueves 6 de Junio de 2024

Nuevo Teide: Características y actividad

Construido en 1902 para armadores del norte de Tenerife, las características técnicas del barco protagonista de esta historia responden al modelo de pailebot (pailebote), embarcación de vela ligera (motovelero) parecido a una goleta sin gavias, muy usadas los siglos XIX y XX como mercantes o pesqueros. Se dedicó en una primera etapa al transporte de mercancías y personas entre islas. En la etapa que narramos, matriculado en Las Palmas como barco vivero viajaba a las costas de África para la pesca en singladuras de ocho o nueve días.

Propiedad

Fue propiedad de varios dueños, uno de los cuales era conocido por los marineros como el señor Gómez, siendo su patrón “Pepito Figuera”. Llevaba a bordo una tripulación de 18 hombres, todos expertos y duchos en la lucha del mar.

Encallamiento

Sobre las cuatro de la mañana del día 24 de mayo de 1935, cuando regresaba de uno de sus viajes de la costa de África, rumbo al Puerto de la Luz, al parecer por un error de situación al confundirse el timonel por el resplandor de las luces de Sardina del Sur, fue a parar sobre la costa de Arinaga en el lugar conocido por Risco Verde, quedando encallado en un tablero de roca. Como consecuencia del golpe, el barco se inclinó quedando completamente escorado, bañando las olas su cubierta.

Trágico accidente

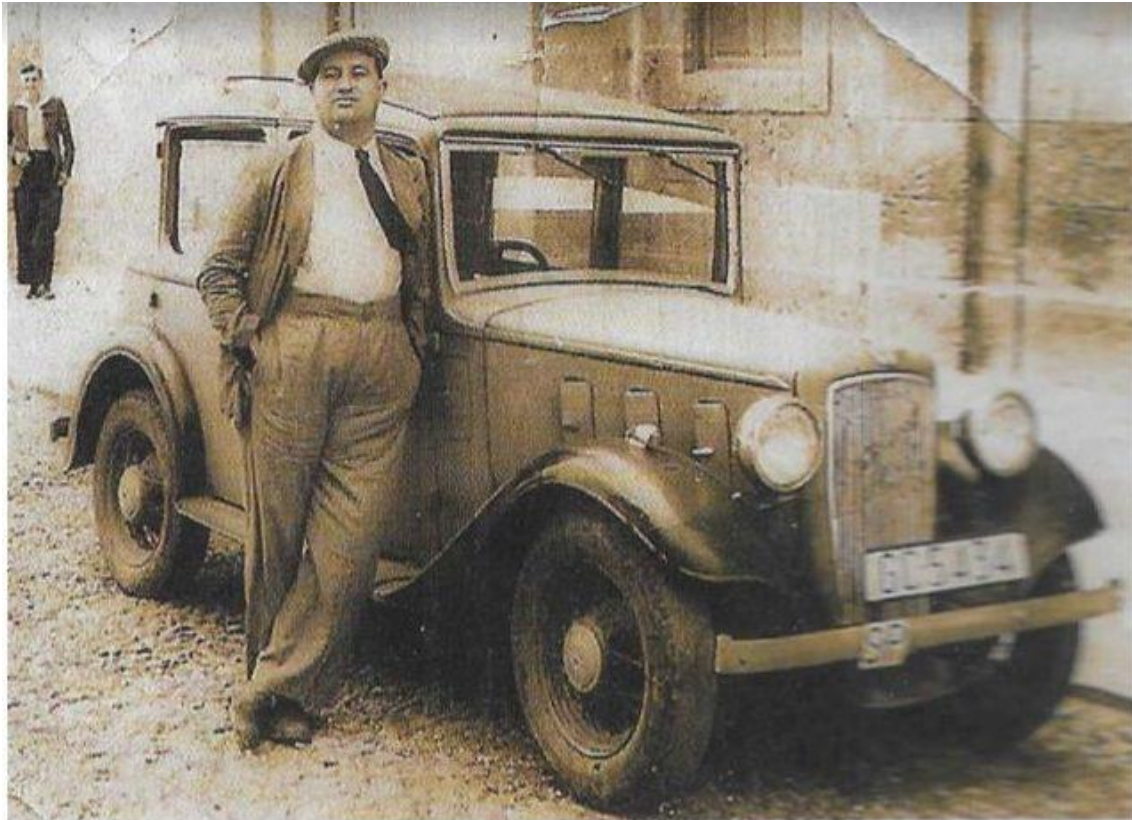
Inmediatamente el patrón dictó las órdenes oportunas encaminadas a salvar la embarcación. Observando que en la pleamar el velero podía ser puesto a flote, mandó arriar un bote de salvamento cuyos tripulantes tenían la misión de disponer el barco para la maniobra de espigar, colocándole unos cables llamados en el argot marinero, espías, con los cuales se verificaría el remolque. Se aflojaron las cuerdas del bote y cuando éste bajaba hacia el costado del Teide, un golpe de mar imprimió a la pequeña embarcación arriada una imprevista oscilación. Junto con otros marineros se hallaban en la borda presenciando la maniobra el tripulante Antonio Santana Dévora, de 32 años de edad, quien al venir el bote en el impulso hacia adentro, recibió inesperadamente un fuerte golpe saliendo derribado violentamente de espaldas contra la cocina del barco, recibiendo una fuerte contusión en la región occipital quedando exánime sobre cubierta.

Traslado del herido

Con toda rapidez, el herido fue trasladado a tierra por sus compañeros, donde una camioneta que se encontraba en el lugar para cargar cal, lo trasladó al pueblo de Ingenio donde fue asistido de urgencia por el médico Vicente Boada, el cual, dada la gravedad del herido, ordenó que fuera trasladado con toda rapidez a Las Palmas. Para ello se contó con el chófer, el ingeniense Antonio Valerón Romero, reconocido tanto en Ingenio como en Agüimes, pionero del tránsito de viajeros en el sur, al igual que sus hermanos dedicados todos al transporte de mercancías y viajeros. En su automóvil nº 902 de matrícula, acompañado por tres de los tripulantes, entre ellos el joven Miguel Viera Martín, se efectuó el traslado. A su paso por Telde comunicaron al chófer que el herido había fallecido, pero continuaron su camino ante la posibilidad de que solo hubiera sido un colapso, llegando a la casa de socorro de Vegueta, donde fue atendido por el médico de guardia, Doctor Parrado, a las ocho de la mañana, el cual se limitó a certificar su muerte. En el lugar se personó el médico de la compañía de seguros, Rafael Juan Sintés, al igual que el Juez de Instrucción que ordenó el traslado del cadáver al domicilio de su familia, en el barrio de San Lázaro.

Movilización de las familias

La noticia de la desgracia corrió rápidamente por los barrios de San Lázaro y San Nicolás, donde residían varias familias de los tripulantes. El paso del cortejo por los riscos fue impresionante, llorando las mujeres inconsolablemente. En la casa de la víctima del suceso se produjeron tristísimas escenas, congregándose un público numerosísimo, que lloraba al muerto, reproduciéndose las escenas de dolor a medida que iban llegando sus hermanos.



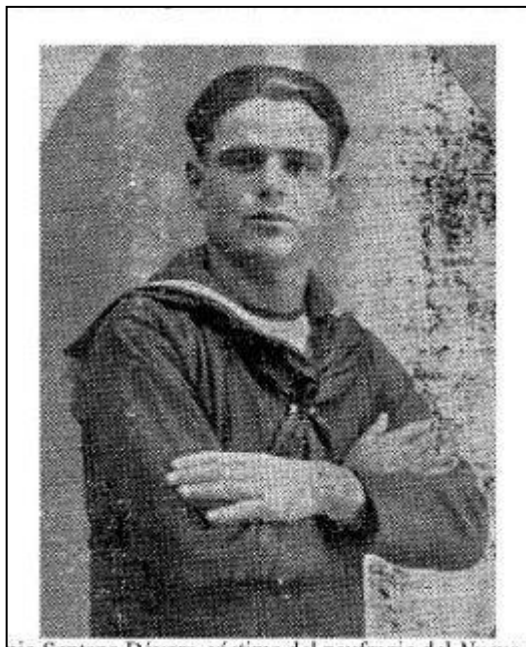
Antonio Valerón Romero

La noticia

Al ser conocida la noticia en Las Palmas, muchos de los familiares de los tripulantes, temiendo por la vida de los suyos se trasladaron a Arinaga, entre ellas Dolores Martín, esposa de José Viera y su hijo Miguel. Padre e hijo ya se habían visto más de una vez en peligro de muerte en temporales y accidentes de la navegación. En una ocasión fueron dados por perdidos al rompersele el palo mayor al barco que tripulaban en las costas de Cabo Juby.

La víctima

El marinero fallecido, Antonio Santana Devora, de 32 años de edad, era natural y residente Las Palmas de Gran Canaria, domiciliado del barrio de San Lázaro. Estaba casado con Pino Melián Gutiérrez. Dejó huérfanos a cuatro hijos, de 7, 6, 3, y 1 año. Era muy apreciado por su laboriosidad y honradez.



Antonio Santana Dévora, víctima del naufragio del Nuevo Teide

El triste final del Nuevo Teide

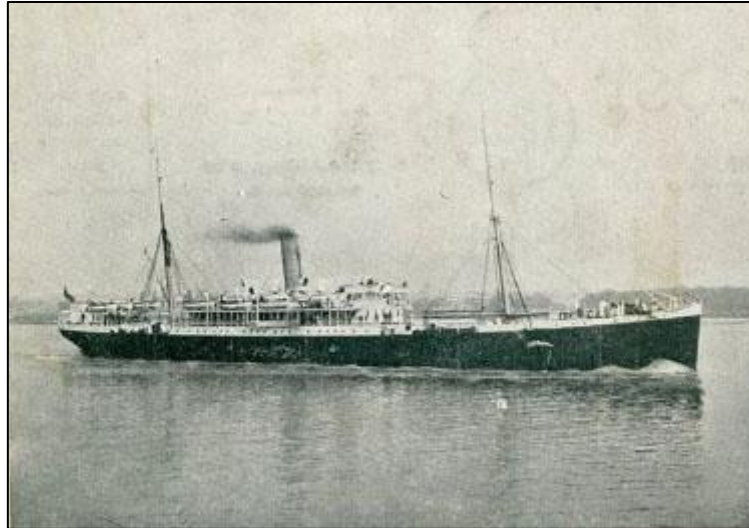
Posteriormente al incidente de Arinaga, el Nuevo Teide protagonizaría uno de los episodios más tristes de la emigración clandestina en Canarias hacia América durante la posguerra.

Pasada la Guerra Civil, abandona como puerto base el Puerto de la Luz para trasladarse durante un corto tiempo al de Arrecife, donde de nuevo se dedicó al cabotaje (carga general) entre islas, en una época de carencias y miseria, provocadas por las recién terminadas Guerra Civil Española y Segunda Guerra Mundial donde muchos jóvenes intentaban abandonar Canarias a la busca de mejores condiciones de vida, especialmente en Venezuela. Para tal fin se prestó el antiguo barco con tal demanda de emigrantes que una vez admitidas 286 personas el capitán Pedro Expósito se negó a admitir más pasajeros. Desde el puerto de la Caleta en Fuencaliente de La Palma partió con dirección a Venezuela el 7 de abril de 1950 en un viaje lleno de vicisitudes desde los primeros días al tropezarse con un temporal. A medida que avanzaba la travesía el agua tuvo que ser racionada, pasando del medio litro para cada persona diaria a un cuarto, con una única comida. Entre los días 21 al 26 de abril se pasó por una etapa crítica, donde el capitán amenazaba con volver a Canarias. Después de avistar varias islas del Caribe, el día ocho de mayo arribaron al puerto de La Guaira en Venezuela,

después de haber utilizado aceite de comer para el motor auxiliar. Tras una travesía de treinta días, el Nuevo Teide fue requisado por las autoridades venezolanas.

FUENTE. R.S.V.

**Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de
Ingenio.**



Pembrokeshire

Naufragios en la costa de Telde (XXXVI): 'Pembrokeshire' (1915)

Artículo publicado por Rafael Sánchez Valerón en:

<http://www.cronistasoficiales.com/?p=222737> el Domingo 16 de Junio de 2024

Buque de vapor de bandera inglesa, cuyo nombre le viene dado por la existencia de un condado en las costas del País de Gales, reconocido por la belleza de sus playas y paisaje. Botado oficialmente en 1915, con estructura de material de acero y propulsión mediante hélice, desplazaba 7821 toneladas. Matriculado en Belfast, era propiedad de la compañía naviera Mala Real Inglesa, peculiar versión castellana de la Royal Mail Steam Packet Co., una de las grandes navieras británicas de todos los tiempos.

Viaje

Al mando del capitán Willats y con una tripulación de 83 marineros y tres pasajeros, navegaba con destino a Inglaterra con carga de maíz, café, cacao, tabaco, algodón en rama, carne en conserva, cantidad de víveres y caballerías, después de haber partido del puerto de Bahía Blanca (Argentina) y hacer escala en Santos y Río de Janeiro (Brasil), desde donde partió el 26 de octubre de 1915, con la intención de arribar en el Puerto de la Luz de Gran Canaria por segunda vez y desde allí continuar su viaje a Europa.

Varamiento

El martes, 16 de noviembre de 1915, sobre las cinco de la mañana navegaba a sotavento frente a las salinas de punta Tenefé (Santa Lucía) en la desembocadura del barranco de Tirajana a una velocidad de 13 millas. Según declaraciones del primer oficial que se encontraba en el puente, una densa neblina le impedía ver la costa, lo que provocó que el barco desviara su rumbo quedando embarrancado, posiblemente por error de rumbo, al quedar con la proa hacia tierra. Se daba la circunstancia que este lugar se encontraba a poca distancia del faro de Maspalomas.

Al sentir el impacto, el capitán que se encontraba en su camarote se dirigió al puente, ordenando lanzar radiogramas en solicitud de auxilio. La noticia llegó a la casa consignataria Grand Canary a las diez de la mañana.



Cartel publicitario de la naviera Mala Real Inglesa

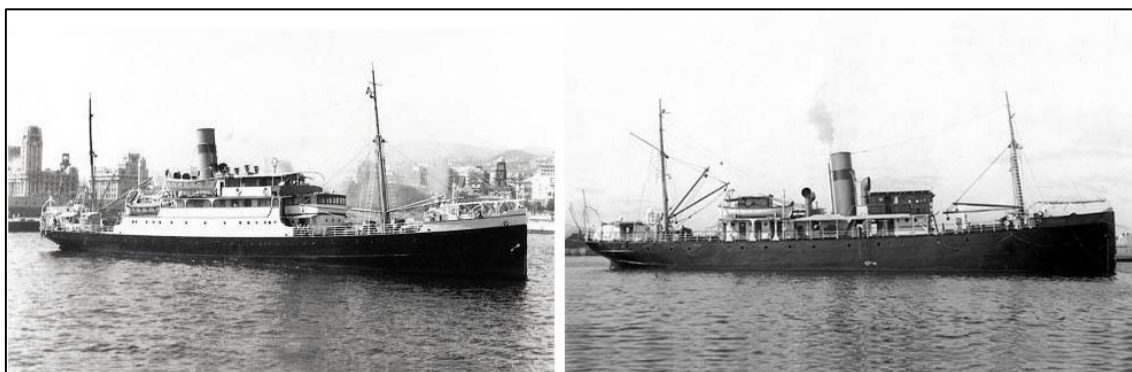
Rescate

Una vez conocido el suceso, varios remolcadores partieron al lugar del siniestro, al igual que el buque de bandera inglesa Carmania, procediéndose al amarre del mismo, con el fin de evitar el empuje del mar hacia tierra. El mismo día, ya cerrada la noche comenzaron las tareas de descarga de la mercancía en dos lanchones, efectuada por una docena de trabajadores enviados por la compañía consignataria, además de marineros ingleses, al resultar infructuosas las maniobras de tirar del barco mar adentro para poder desembarrancarlo y ponerlo a flote, según instrucciones del ingeniero de la Grand Canary que dirigía los trabajos. En la mañana del jueves 18 de noviembre se pudo sacar un ancla de la proa, llevándola hasta la popa. Al día siguiente se trajo otra ancla de la

consignataria, consiguiéndose mantener la proa hacia el mar. El sábado, día 20 de noviembre se unieron a estas tareas 132 operarios de los vapores interinsulares Viera y Clavijo y Gomera- Hierro, que se encargaron de vaciar las seis bodegas del buque, al menos hasta que se consideró suficiente para que se mantuviera a flote. A la espera de que subiera la marea, los dos correíllos junto a los remolcadores Gran Canaria, Triana y Pedro del Castillo, permanecieron por la zona de proa a la espera de poder tirar del buque, ayudados también por el bonancible estado de la mar. Cerca de la medianoche, faltando dos horas para la pleamar el barco empezó a moverse, dándose orden en ese momento a los correíllos y remolcadores y forzando su propia máquina consiguieron poner a flote el Pembrokeshire, habiendo sufrido solamente averías insignificantes.

Llegada al Puerto de la Luz

Acompañado de dos remolcadores, el Prembukeshire arribó al Puerto de la Luz a las nueve de la mañana del domingo 21 de noviembre, para suministrarse de carbón desde una plataforma que desde hacía mucho tiempo se encontraba en dicho puerto, quedando fondeado frente al castillo de Santa Catalina para que por personal del Puerto se llevara a cabo el refuerzo de planchas con algunos remaches, lo que llevó consigo un gran movimiento de obreros y una inusitada expectación en los alrededores. La presencia masiva de ciudadanos hizo que las autoridades tomaran las debidas precauciones para evitar desmanes y saqueos, tareas en la que tuvo especial protagonismo el contraamaestre del Puerto, Cristóbal Abelkeira. Varios funcionarios de la comandancia de Marina y de Puertos Francos instruyeron las correspondientes diligencias, además de llevarse a cabo la fumigación del buque por parte del personal de Sanidad Marítima.



Correíllos Gomera y Viera y Clavijo. Participaron en el rescate del Pembrokeshire en 1915

El inspector general de seguros marítimos

El sábado 27 de noviembre de 1915, llegó a Las Palmas, desde Inglaterra el inspector general de seguros marítimos inglés con objeto de inspeccionar el salvamento del buque siniestrado, comprobando que ya se había efectuado el salvamento, por lo que a las pocas horas embarcó de nuevo para Inglaterra en el trasatlántico Oriana.

FUENTES HEMEROGRÁFICAS

Diario de Las Palmas (18-11-1915).

Gaceta de Tenerife (24 y 25-11-1915).

La Provincia: Artículo de Pedro Socorro Santana (18-7-2010)

**Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de
Ingenio.**



Litoral de Gran Canaria donde se produjo el varamiento del Michael Ging

Naufragios en la costa de Telde (XXXVII): 'Michael Ging' (1927)

Artículo publicado por Rafael Sánchez Valerón en:

<http://www.cronistasoficiales.com/?p=223032> el Jueves 20 de Junio de 2024

Buque de vapor español de 115 toneladas con matrícula de Barcelona, dedicado a la pesca en las costas de África. Sus capturas se conservaban en hielo y eran transportadas a Barcelona. Antes de producirse el naufragio, sus últimos movimientos en el Puerto de la Luz, recogidos en los registros portuarios, correspondían al 4 de mayo de 1927, día que regresaba de la pesca y el 14 de octubre del mismo año en tránsito desde Barcelona para la pesca.

Naufragio

Capitaneado por Vicente Calvo y con veinte tripulantes a bordo, en la madrugada del día 16 de diciembre de 1917, el Michael Ging navegaba por aguas cercanas a las costas de Gran Canaria, al norte del faro de Maspalomas, procedente del banco africano cargado de gran cantidad de pescado en hielo. Mal tiempo y una espesa neblina reinaban en la zona, cuando embarrancó en la playa del Romeral (Castillo), concretamente en la zona denominada Punta del Matorral, término municipal de San Bartolomé de Tirajana, en las cercanías de la actual central térmica. Sus tripulantes tuvieron que luchar denodadamente contra los elementos con la radio inutilizada, mientras una vía de agua inundó la bodega paralizando la maquinaria. Solo pudieron refugiarse en el pequeño puente del vapor cuando se produjo el incidente. Según manifestaciones del piloto de guardia, el accidente fue debido a que los fuertes chubascos y los horizontes nebulosos impedían ver las costas y los faros.

Salvamento y rescate

Los vecinos de la playa del Castillo se apresuraron a facilitar toda clase de auxilios y socorro, participando en el salvamento de los 21 tripulantes, encontrándose todos sanos y salvos. Conocida la noticia, la Comandancia de Marina ordenó en la misma noche que desde el Puerto de la Luz marcharan al lugar del accidente remolcadores con los elementos auxiliares necesario para el salvamento del buque siniestrado, Correspondió esta tarea al remolcador Océano con personal competente para inspeccionar las posibles averías y la posibilidad de remolque al Puerto de La Luz para su reconocimiento.

Los restos del naufragio

El buque encallado que se encontraba registrado en la Lloyd no pudo ser reflotado por lo que pasado un mes del accidente, el Centro de Navieros Aseguradores, licitó su salvamento bajo la fórmula No cure no pay (No hay pago si no hay salvamento). En el caso que el salvamento no se llegara a realizar, solicitaba proposiciones de compra de los restos del buque varado, admitiendo ofertas por escrito hasta el día 5 de febrero de 1928. Si se pasaba de ese día sin haberse contratado el salvamento, se procedería la adjudicación de sus restos al mejor postor, reservándose la Compañía el derecho de declarar desierto el concurso si las ofertas no alcanzaban el precio mínimo de su valor. Durante varios días de febrero y noviembre de 1928 apareció una nota publicitaria en la prensa local anunciando la venta de varios efectos sobrados del vapor pesquero, junto o por separado, consistente en redes, cables de arrastre, cabos alambrados, anclas, cadenas, faroles, bitácoras y otros muchos objetos, todos los cuales se hallaban depositados en los almacenes de la Compañía General Canaria de Combustibles en la calle Albareda del Puerto de la Luz. También se ponía en venta el casco del buque.

La voz popular

Pablo Guedes González, vecino de la localidad de Castillo del Romeral y conocedor de su historia, expone en su Web, que su padre, Pablo Guedes García, también vecino del lugar, le había transmitido que en la tradición oral del lugar los vecinos conocían a este buque como “el barco del pescado” y que había encallado frente a las salinas del Matorral, añadiendo que por 1950 se encontraban restos del barco a unas dos brazas de profundidad, donde su abuelo Pablo Guedes Sánchez y Manuel Méndez Saavedra trabajaron junto a un buzo del Puerto de la Luz en el rescate de sus restos, por aquella época altamente demandada la extracción de chatarra con explosivos.

FUENTES HEMEROGRÁFICAS

Diario de Las Palmas: 17-12-1927; 20-12-1927; 19-01-1928.

La Provincia: 9 y 10-2-1928

Rafael Sánchez Valerón es cronista oficial de Ingenio.