

EL NAUFRAGIO DEL *YNDIAN PRINCEPS*: LA PÉRDIDA DEL CARGAMENTO DE LOS OROZCO

ÁNGEL CARRALERO DAFFÓS
Investigador

INTRODUCCIÓN

El 27 de septiembre de 1858 el bergantín goleta inglesa *Yndian Princeps* sucumbe en la playa de las Escobetas, Garrucha, ante una fortísima galerna. La peculiaridad de este naufragio reside en su cargamento, el cual estaba destinado a la remodelación de la fundición de plomo San Ramón, emplazada en Garrucha, con el fin de transformarla en una futura fundición de hierro. Este proyecto estaba destinado a ser uno de los primeros intentos de instalar unos altos hornos en Andalucía por parte de sus principales accionistas, la familia Orozco.

Con el fin de poner al lector en antecedentes sobre la importancia de ésta factoría habremos de dar algunas pinceladas de la minería almeriense en esta zona a mediados del siglo XIX y sobre el semblante de la familia Orozco como principales mecenas de un proyecto que, si bien no llegaría a fructificar, si que significó un hito histórico en un intento de desarrollar un núcleo de industria pesada en una aldea marinera del Sureste español.

BREVE HISTORIA DE LA INDUSTRIA MINERA EN EL LEVANTE ALMERIENSE

Apoyándonos en el interesante trabajo del profesor Sánchez Picón: *La Minería del Levante Almeriense 1838-1930. Especulación, Industrialización y Colonización económica*, se destaca, que, desde la segunda década del siglo XIX, la riqueza mineral del subsuelo español había permanecido sujeta al principio de «regalía minera»¹. Con la llegada de ésta segunda década referida se inicia un proce-

¹ Hasta entonces la minería española se regulaba a través de las *Ordenanzas de Felipe II*, las cuales datan del año 1584, consistiendo la «regalía minera» en el arriendo de la propiedad de las minas por parte de la Corona a particulares. SÁNCHEZ PICÓN, A.: *La Minería del Levante Almeriense 1838-1930*. Editorial Cajal, 1983. Almería, pp. 33 y 45.

RESUMEN

El naufragio del bergantín-goleta *Yndian Princeps*, en la playa de Las Escobetas, durante una galerna otoñal, junto con una parte de su importante cargamento destinado a la remodelación de la fundición de hierro de San Ramón, supuso un pequeño retraso en éste importante proyecto de la familia Orozco en el Levante almeriense. La rápida coordinación e intervención del Cuerpo de Carabineros y del personal de la Capitanía Marítima de Vera evitaría que se lamentasen desgracias personales.

ABSTRACT

Light brigantine shipwreck *Yndian Princeps* in Las Escobetas beach during an autumn stormy weather, joint to her important cargo designated to San Ramon's iron smelting, supposed a lesser delay in an important Orozco's family iron works in the east of almerian coast. Fortunately, fast coordination an intervention labors of Carabineros garrison and Vera Maritime Harbour seamen avoid casualties among crew of this vessel.

PALABRAS CLAVE

Naufragio, bergantín-goleta, *Yndian Princeps*, playa de Las Escobetas, Garrucha, Ramón Orozco Gerez, fundición de hierro San Ramón, temporal, salvamento y Capitanía Marítima de Vera.

KEY WORDS

Shipwreck, light brigantine, *Yndian Princeps*, Escobetas beach, Garrucha, Ramón Orozco Gerez, Saint Ramon's iron smelting, stormy weather, rescue, and Vera Maritime Harbour.



Imagen de un velero, similar al *Yndian Princeps*, fotografiado por Gustavo Gillman en Águilas en 1902 (*Aguilas brie Chile side view*). [Gentileza de los herederos de Gustavo Gillman]

so de desamortización del subsuelo, paralelo al que afecta a la propiedad agraria, el cual echará por tierra los obstáculos legales que impedían el aprovechamiento privado de estos medios de producción².

A finales de 1838 se procede a explotar el importante filón argentífero, emplazado a las faldas del barranco Jaroso, en Sierra Almagrera, siendo esta labor el punto de partida para la creación de la famosa y rica, mina Virgen del Carmen o Carmen³.

Paralelamente a esta explotación de mineral del subsuelo almeriense surge un desarrollo tecnológico que permite un mayor rendimiento en el aprovechamiento del mineral. Con ello se inicia, en 1829, la construcción de unos modernos hornos en Adra con

el fin de optimizar al máximo el aprovechamiento en la fundición de galena⁴.

Es en éste preciso instante cuando surge la figura de Ramón Orozco Gerez, un próspero comerciante de la ciudad de Vera y, a la par, sagaz político nacional, el cual se introduce en el negocio de la minería al entrar a formar parte de la sociedad para el registro de la mina Observación⁵. Para una reseña más detallada de su biografía recomendamos el artículo del profesor Sánchez Picón: «Ramón Orozco Gerez (1806-1881). Apuntes para su biografía». *Revista Axarquía*, nº 10.

² Esta desamortización del subsuelo se inicia con las disposiciones de 1825 y culminan con la liberalización del sector en fechas tan tardías como 1868. SÁNCHEZ PICÓN, A.: *Op. cit.*, pp. 33 y 45.

³ Bajo el suelo pizarroso de Sierra Almagrera se escondía un rico subsuelo sobre el que se destacaba el mineral de sulfuro de plomo, de variable proporción argentífera, acompañado de una proporción fluctuante de ganga ferruginosa. SÁNCHEZ PICÓN, A.: *Op. cit.*, pp. 49 y 51.

⁴ El horno de fundición abderitano de San Andrés, construido en 1832, encabezaría la lista de las fundiciones que jalonarían el litoral minero almeriense. Dicho horno funcionaba a partir de una mezcla de alto poder calorífico, consistente en la mezcla de mineral de coque y mezcla de carbón vegetal. En un principio esta factoría trabajaría con el mineral extraído de la Sierra de Gádor para, después, hacerlo con el de Sierra Almagrera. SÁNCHEZ PICÓN, A.: *Op. cit.*, p. 39.

⁵ La mina Observación, junto con la del Carmen, cuya sociedad había sido organizada por don Miguel Soler Molina, y la mina Esperanza, ésta registrada por don José Sánchez Puerta, cura párroco de Cuevas de Almanzora, conformarían el núcleo principal de las conocidas «minas ricas» del barranco Jaroso. SÁNCHEZ PICÓN, A.: «Ramón Orozco Gerez (1806-1881). Apuntes para su biografía», *Axarquía*, nº10, Almería, 2005, p.118.

A raíz de esta primera inversión minera surge la necesidad de realizar un tratamiento del mineral recogido, estableciéndose de inmediato una provechosa relación comercial entre Ramón Orozco y la casa de Heredia, dándose con éste gesto una progresiva mecanización en el Levante almeriense que se extendería, por ende, a la vecina provincia de Murcia⁶. Es en este momento cuando se pone en marcha, en 1841, la fundición San Ramón en Garrucha, figurando entre sus principales accionistas, como no, nuestro empresario veratense⁷. Sin embargo, el «boom» de la minería no duraría para siempre ya que una serie de problemas, a todas luces insalvables, se conjurarían para dar el cierre a la fundición San Ramón una década después de su inauguración⁸. No obstante, la capacidad emprendedora, su intuición, su visión de futuro y la atención prestada a la evolución de las expectativas de los antecedentes siderúrgicos de Málaga propiciaron la inversión de capital en una nueva empresa metalúrgica, la cual pasaría por la reconversión de la antigua fundición argentífera de San Ramón en una fundición de hierro, procedente este mineral, de la Sierra de Bédar y de Sierra Cabrera⁹. Surge en ese momento la Sociedad Colectiva Ramón Orozco y Compañía, con un capital de 1.500.000 reales repartidos entre 20 acciones de las que los Orozco mantendrían el control sobre la mitad de éstas. La financiación del proyecto se vería comprometida al tener que elevarse el capital de la empresa debido al desembolso, justificado por los gastos no previstos, que ocasionó la importación de ma-

quinaria y el acopio del combustible para la misma¹⁰. Es en este punto, durante la construcción de este complejo metalúrgico en el espacio que hoy día ocupa el Colegio Hispanidad y el campo de fútbol, cuando se desarrolla la tragedia del *Yndian Princeps*.

EL NAUFRAGIO DE UN TRANSPORTE

A mediados del siglo XIX, pese a los tímidos, pero consolidados pasos de la navegación impulsada por la fuerza de las calderas de vapor, la navegación a vela era la imperante en nuestro litoral. El *Yndian Princeps* era un buque inglés que desplazaba 94 toneladas, de construcción fina, que arbolaba, a parte del bauprés, dos palos, trinquete y mayor, cruzados por vergas y con una gran vela cangreja, conocida como bergantina, por vela mayor. En concreto nuestro buque se encuadraba en la variante del bergantín-goleta, de una construcción más fina que la del bergantín redondo, estando gobernada por una tripulación de 6 marineros al mando de su capitán, denominado en los informes como Domioal. A finales de septiembre 1858, esta nave dejaba el cercano puerto de Águilas con una carga consistente en: «tierra, piedras, ladrillos refractarios y piezas de máquinas para el martinete de los Sres D. Ramón Orozco é hijo de este Comercio»¹¹. Dado el mal estado y la inseguridad reinante en las comunicaciones terrestres, las cuales retrasarían el transporte o podrían comprometer la integridad del mismo ante un posible asalto de malhechores, la familia Orozco dispuso contratar los servicios de una naviera inglesa que pusiera a su disposición una embarcación capaz de realizar una navegación de cabotaje hasta la rada de Garrucha. Sin embargo, esta bahía no iba a resultar tan segura ya que, habiendo descargado una parte de la carga, el mal estado de la mar sorprendería a la una de la madrugada, a la embarcación en la playa de Las Escobetas a la cual «al parecer, el haberle faltado una de las dos cadenas que tenía en la mar, y que cuando solo estaba sobre una ancla, ésta la empezó a garrear á impulso de la gruesa mar y mucho viento del E. (Este) que se experimentaba»¹². Percatándose del grave aprieto en el que se encuentra el buque se organiza un equipo de

⁶ El traslado de la mecanización para el tratamiento del mineral en los establecimientos abderitanos, iniciada por don Manuel Agustín de Heredia, hacia el Levante almeriense implicó que en 1845 funcionasen cinco máquinas de vapor para el movimiento de los fuelles o ventiladores que daban viento a los hornos. SÁNCHEZ PICÓN, A.: *La Minería del Levante...*, pp. 61 y 69.

⁷ El objetivo de la construcción de ésta fundición no fue otro que el de transformar el mineral procedente la mina Observación en tortas de plata para su posterior exportación. Otras fundiciones contemporáneas serían: La Carmelita, La Esperanza y la Madrileña, las cuales, al igual que San Ramón, atenderían la transformación de mineral de sus respectivas minas. SÁNCHEZ PICÓN, A.: *La Minería del Levante...*, pp. 69 y 70. DEL MISMO: «Ramón Orozco...», p.119.

⁸ La dependencia del coque de procedencia inglesa, la restricción del empleo de carbón vegetal, dada la intensa deforestación a la que fue sometida la comarca, el paulatino empobrecimiento del mineral argentífero extraído del Jaroso, el problema del desagüe de las minas y el cierre del mercado galo, principal foco de exportación, como consecuencia de la revolución política de 1848. SÁNCHEZ PICÓN, A.: *La Minería del Levante...*, pp.77 y 79. DEL MISMO: «Ramón Orozco...», pp. 120 y 121.

⁹ SÁNCHEZ PICÓN, A.: *La Minería del Levante...*, p. 131. DEL MISMO: «Ramón Orozco...», p.121.

¹⁰ La fundición comenzaría dando ocupación a 30 obreros, pasando a 150 dos años más tarde. SÁNCHEZ PICÓN, A.: *La Minería del Levante...*, p.133.

¹¹ Archivo Don Álvaro de Bazán. *Navegación Mercantil*. 7147/58/10. «Yndian Princeps. Goleta inglesa».

¹² *Ibidem*.



Vista parcial del pueblo de Garrucha hacia 1880, captada por José Rodrigo; obsérvese al fondo las dos torres existentes tras el Ayuntamiento, que pertenecían al Martinete o alto horno de Garrucha (*Gentileza del Centro Cultural Espín de Lorca*)

salvamento integrado por la guarnición de Carabineros del cercano castillo de Las Escobetas, los cabos de matrícula Melchor de Rosa y Diego Carmona, y un número indeterminado de individuos puestos a las órdenes de dichos cabos «*todos los cuales se han prestado con la mayor abnegacion y contribuido al salvamento y socorro de los espresados naufragos*»¹³.

Debemos suponer que nuestro buque quedaría maltrecho y desarbolado tras el temporal, pero no hundido ya que, si bien se recogerían restos de su aparejo, éste quedaría asegurado hasta la llegada del Vicecónsul inglés, el cual se encargaría de notificar lo sucedido a la Embajada, facilitar la correspondiente asistencia a los naufragos, así como su repatriación y valorar los daños sufridos por la embarcación para tramitar el parte a la casa aseguradora. Por otra parte, la Capitanía de Marina del Distrito de Vera y Capitanía del Puerto de Garrucha redactarían el correspondiente informe de lo acontecido a la Capitanía General de Marina del Departamento de Cartagena.

CONCLUSIÓN

Como vemos la navegación a lo largo del litoral almeriense a mediados del siglo XIX era realizada por medio de embarcaciones impulsadas a vela; sin

embargo no pasaría mucho tiempo en el que irían arribando a nuestras costas embarcaciones de vapor mucho más sólidas, las cuales cargarían el mineral de nuestro rico subsuelo y estarían mucho menos expuestas a los terribles embates de la mar. El *Yndian Princeps*, no obstante, era un velero cuyo ligero porte lo hacía muy capaz para realizar una navegación de cabotaje, suponemos que sería la navegación más típica entre las pequeñas poblaciones ubicadas en el litoral almeriense, a excepción de los mencionados centros mineros. Ahora bien, a lo que no podían hacer frente este tipo de embarcaciones era a los caprichosos y repentinos cambios del estado de la mar que con sus fuertes corrientes, en función de la dirección del viento las empujaban, como fue el caso de nuestro bergantín-goleta, contra la costa. Desconocemos la cuantía de las pérdidas, aunque hemos visto que al señor Orozco le tocó desembolsar una cantidad mayor de capital, que, desde luego ésta incluiría las pérdidas ocasionadas en el *Yndian Princeps*. Suponemos que se trató de un mal menor pues en 1860 este establecimiento siderúrgico se pondría en marcha produciendo hierro colado y colocando a Almería en uno de los primeros lugares de la siderurgia española. No obstante, el éxito duraría poco tiempo, al igual que su antecesora, en 1864 cerraría sus puertas por diversas causas¹⁴ entre las que se con-

¹³ *Ibidem*.

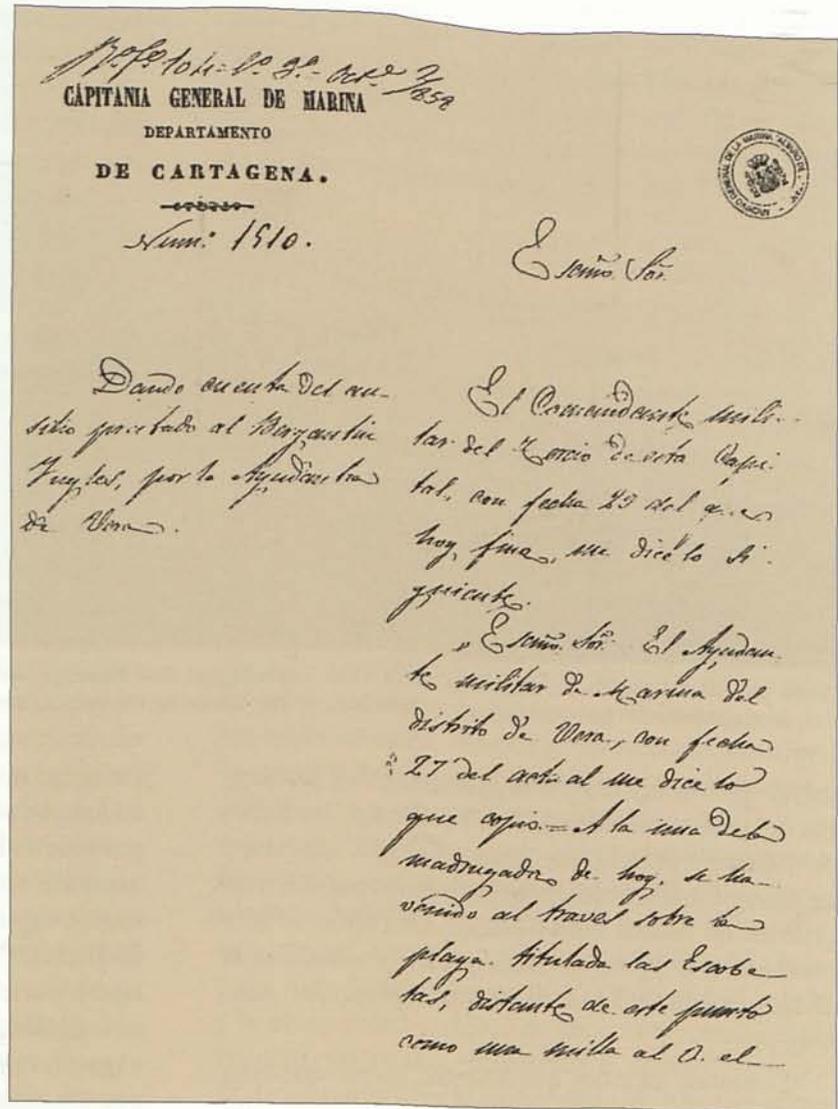
¹⁴ SÁNCHEZ PICÓN, A.: *La Minería del Levante...*, pp.134-136.

taron la ausencia de un mercado, representado bajo la forma de industria ligera, que absorbiera su producción, la insolvencia financiera y, sobre todo, la concomitante dependencia del carbón galés, se unieron para conjurar una provechosa aventura financiera de un audaz empresario que decidió apostar fuerte en todas sus inversiones aún a costa de sufrir pérdidas tan sensibles como su preciada fundición y otras menos conocidas como el cargamento alojado en las bodegas de un pequeño bergantín inglés.

De igual forma, destacaremos el papel de los verdaderos protagonistas del suceso, la mayor parte anónimos, entre los que se contaron la fuerza de carabineros y trabajadores del puerto, los cuales evitaron que se lamentasen desgracias personales entre la tripulación de la nave.

BIBLIOGRAFÍA

- GRIMACERVANTES, J.: *Garrucha. Memoria histórica, fotográfica y documental de Garrucha (1860-1936)*. Vol II, 1991, Almería.
- SÁNCHEZ PICÓN, A.: *La Minería del Levante Almeriense 1838-1930. Especulación, Industrialización y Colonización económica*. Editorial Cajal, 1983. Almería.
- SÁNCHEZ PICÓN, A.: «Ramón Orozco Gerez (1806-1881). Apuntes para su biografía», *Axarquía*, nº10, Almería, 2005.
- SÁNCHEZ PICÓN, A.: «Guillermo H. Huelin (Málaga 1815- Cuevas 1876). Notas biográficas de un empresario decimonónico en la minería del Levante almeriense», *Axarquía*, nº 11, Almería, 2006.



Comunicado del Comandante Militar de Marina de Cartagena dirigido al Ayudante Militar de Marina des distrito de Vera acerca del hundimiento del Yndian Princes (30 de septiembre de 1858). [Archivo General de la Marina. Álvaro de Bazán]

CENTROS CONSULTADOS

- Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán
- Hemeroteca Municipal de Madrid

ENTREVISTAS

- Juan Grima Cervantes

