

NAUFRAGIOS EN EL LEVANTE ALMERIENSE. EL NAUFRAGIO DEL «NUEVO ARAUCO», EN 1897

MARIO SANZ CRUZ

Técnico de Ayudas a la Navegación

En 1897, el pueblo de Garrucha, que había pasado unos años prósperos, volvía a sufrir una dura situación. Las cosechas se habían perdido, el comercio y la industria estaban, prácticamente, paralizados; el alza de los fletes hace que el movimiento de barcos, para cargar mineral de hierro en el puerto, sea nulo, con la consiguiente paralización en las minas cercanas, que acumulan demasiado mineral sin salida; y, por si todo esto fuese poco, la persistencia de los vientos de levante casi no deja a los pescadores salir a realizar su trabajo. Todo esto hace que la miseria vuelva a adueñarse de Garrucha y alrededores.

En esta angustiosa situación, la única inversión que se plantea en la zona, que puede dar algunos puestos de trabajo, es la construcción de un embarcadero de mineral, proyectado a cuatrocientos metros de la costa frente a la playa de Marina de la Torre, de la potente sociedad minera Chavarri, Lecoq y Compañía. Este proyecto choca de frente con los intereses de la principal fuente de riqueza garruchera, que es la pesca, y surge la polémica sobre su conveniencia y sobre los problemas que podría plantear a los pescadores.

«La Crónica Meridional» del 31 de marzo, dejaba clara su posición sobre el tema:

«Por Garrucha.

Los sufridos y laboriosos marinos de Garrucha están amenazados de un gravísimo peligro, que, de no evitarse a tiempo, producirá justísimas explosiones de ira en las clases trabajadoras de la bellísima playa garruchera.

Abierta está a todos los vientos, es sabido que los temporales de levante, exponen, con frecuencia, a los bravos pescadores, a correr los riesgos de un naufragio y las amarguras de la miseria.

Y como si la inclemencia de los elementos no fuese bastante causa para el martirio de aquellos vigorosos braceros, todavía una poderosa

empresa, sacrificando a su fuero la tranquilidad y el encanto de muchísimos hogares, trata de levantar un embarcadero, a 400 metros de la costa, mar adentro, que constituya obstáculo insuperable para los peces, en tiempos de bonanza, y odioso calvario donde se estrellen la fortuna y la vida de los pescadores, en épocas de temporal.

Y no se diga que la indiferencia de los débiles merece esta inusitada imposición de los fuertes. Los marinos garrucheros, en número de 300, elevarán sus quejas con tanta razón como cordura, a la autoridad superior de Marina del Departamento, practicándose, a la vez activísimas gestiones, por conductos diversos, ni que hasta la fecha se haya conseguido poner coto a los proyectos de esa empresa, que pretende levantar su capital y su crédito sobre las ruinas de un pueblo más digno de consideración y de respeto cuanto más comedido y honesto se revela en la defensa de sus sagrados intereses.

La Crónica Meridional respondiendo, como siempre, a sus honrosas tradiciones, se coloca en este asunto al lado de Garrucha, de cuya parte están el derecho y la justicia, haciendo el propósito firme y decidido de luchar por la causa que defienden los valerosos pescadores de aquella hermosa región almeriense.

Miguel Rodríguez García.»

Con la miseria y la polémica reinando en Garrucha, llegaba la noticia de un nuevo siniestro en el mar. A las 10 de la noche del 23 de abril de 1897, el brik-barca español «Nuevo Arauco», matriculado en Barcelona, que navegaba entre la niebla con rumbo nordeste, chocó con otro brik-barca que navegaba en sentido contrario, a unas nueve millas frente al faro de Mesa Roldán. Entre la confusión y la falta de visibilidad, los tripulantes del «Nuevo Arauco» no pudieron identificar al otro buque, ni saber cual había



Choque entre el brik-barca «Nuevo Arauco» con otro brik-barca italiano a nueve millas mar adentro frente al Faro de Mesa de Roldán, acabando el primero de estos barcos varado en la playa de Boldenares, en la playa de Mojácar
(Ilustración de Emilio Sánchez Guillermo).

sido su suerte tras el fuerte choque, que podía haberlo echado a pique.

Reconociendo el buque, la tripulación del «Nuevo Arauco» comprobó que su buque había sufrido grandes desperfectos en la proa, con una enorme vía de agua que inundaba sus bodegas, y noto la desaparición del capitán, Juan Marrero Rodríguez, natural de Canarias, y del marinero José Garau Serrers, natural de Palma de Mallorca.

El piloto, Pedro Moll, tomó la iniciativa a falta del capitán, a sabiendas de que las vidas de sus compañeros estaban en sus manos. Moll mandó picar las bombas de achique y varió el rumbo en busca de tierra donde varar, antes de que el barco se hundiese.

Toda la noche pasaron los marinos achicando agua con las bombas, luchando con el huracanado viento de poniente que reinaba y con la mar, que estaba muy gruesa. Los grandes desperfectos del buque hacían que apenas obedeciese al timón, lo que complicaba mucho las maniobras. Así pasaron varias horas los sufridos marinos, hasta que al amanecer divisaron la playa de Boldenares, cercana a la torre del Pirulico, en el término municipal de Mojácar. El piloto ordenó poner proa a la playa y el brikbarca quedó varado, sobre unas grandes piedras, a unos ciento cincuenta metros de la orilla.

Los exhaustos náufragos, que eran nueve, pudieron desembarcar y alcanzar tierra, donde fueron atendidos por los carabineros de la zona.

En cuanto la noticia llegó a Garrucha, el director de Sanidad del Puerto, Francisco Flores Martínez, salió en su falúa con dirección al sitio del embarrancamiento, pese al mal estado de la mar, al fuerte viento y a la distancia de unas ocho millas que tuvo que recorrer, llegando a aquel punto después de haber corrido grave riesgo de naufragar.

Frente a la diligencia demostrada por el director de Sanidad, fue muy criticada la pasividad del ayudante de Marina, que podía haber colaborado con su experiencia en el salvamento del buque perdido, pero que se contentó con mandar al sitio del suceso un cabo de matrícula.

Los náufragos fueron trasladados a la población de Garrucha, mientras se buscaba a los dos desaparecidos y se trataba de salvar todo lo posible de la carga y enseres que llevaba el barco varado. El brikbarca fue desarbolado, llevándose todo lo rescatado al desabrigado puerto garruchero y dejando el casco en el sitio del suceso donde, poco a poco, iba siendo destrozado por los temporales.

Pocos días después, cuando ya se habían perdido las esperanzas de encontrar con vida a los dos marinos que cayeron del buque, llegaba una grata noticia. En Cartagena, habían aparecido sanos y salvos, a bordo de un barco italiano, el capitán y el marinero desaparecidos del «Nuevo Arauco». Según la declaración del capitán, Juan Marrero, que llegó el 2 de mayo a Garrucha, el motivo de su desaparición del buque que mandaba, fue que al caer al mar, por la violencia del choque, buscando salvación se asió a un cabo, que resultó ser una de las cuerdas que pendían del brikbarca con el que chocó el suyo, quedando al separarse ambos barcos cogido a ese cabo y siendo izado, después, a bordo del otro buque. Por fortuna, a su compañero, el marinero José Garau, le ocurrió lo mismo.

En Garrucha siguió reinando la penuria y la noticia del naufragio del «Nuevo Arauco» no hizo olvidar la polémica sobre la construcción del embarcadero de mineral, que siguió ocupando muchas páginas en los periódicos locales. «La Crónica Meridional» claramente en contra y «El Imparcial» a favor, siendo acusado su reportero de estar a sueldo de la Compañía Chavarri.

El eco de la construcción del cargadero llegó hasta el periódico «El País», de Madrid, que publicó una nota en contra, enviada por un vecino de Garrucha.

Entre los muchos artículos publicados por «La Crónica Meridional», quiero destacar el del 30 de mayo de 1897, que hacía hincapié en los naufragios que podría provocar la construcción del polémico cargadero: «*Por Garrucha. III.*»

Con ser tan lógicas y poderosas las razones que exponíamos en nuestro artículo anterior para demostrar los incalculables perjuicios que ha de originar a Garrucha el embarcadero que se construye en aquella playa, todavía son más atendibles y sagradas las que aduciremos en los siguientes, ya que si aquellas tienen relación con el bienestar de los braceros, estas se refieren a los riesgos con que amenaza dicha obra al comercio de toda la comarca, a la marina mercante y sobre todo, a las lanchas pescadoras que en número tan considerable tienen que alejarse de la costa, para buscar, allá en los lejanos límites del horizonte, un escaso jornal, que apenas conseguido a costa de penosísimo trabajo, es fácil que lo pierdan con su propia vida los arrojados marineros, cuando sorprendidos en alta mar por la borras-

ca, véñse obligados a buscar refugio en la bahía, luchando desesperadamente con el formidable empuje de las olas que rompiendo cerca de la playa, arroyan y destrozan cuanto tiene la desgracia de caer en aquel furioso torbellino de aguas removidas por el violentísimo choque de corrientes contrarias.

Sabido es de los que conocen la topografía de Garrucha y las condiciones de su rada que ni de intento hubiese encontrado la Sociedad Chavarri, Lecoq y Compañía, sitio más a propósito para labrar la ruina de los trabajadores del mar, como el que se denomina Marina de la Torre, elegido para construir el odioso embarcadero que nos ocupa, y que si las olas lo pudieran consentir no lo ha de tolerar, de seguro, mi pueblo, cuya resignación y templanza pudieran trocarse en ira cuando, habiéndose penetrado de las amarguras que le aguardan, no le quedase ya la más remota esperanza de conseguir la justicia a que tiene perfectísimo derecho tanto como el que asiste en el orden individual, al que sufre el inicuo allanamiento de su morada.

En aquella playa de tan sugestivas bellezas es el estío de tan infinitos encantos en tiempos bonancibles, de tan incomparable grandiosidad, a pesar de todo, en épocas de tormenta no se paralizan las labores del mar más que por los fuertes vientos de levante que, irritando la tranquila superficie de las aguas, producen esas temibles marejadas que tantas lágrimas y duelos han llevado a los pobres hogares de los marineros.

Sorprendidos en la bahía los buques que se dedican al comercio de cabotaje, y en alta mar las embarcaciones pescadoras, éstas tienen que arribar a la costa para varar en la playa, y aquellos han de hacerse a la vela para buscar amparo en cualquier punto del litoral que les ofrezca abrigo. Unos y otras, al maniobrar frente a la población, en la misma rompiente de las olas, son arrastradas por el viento y la marea hacia el extremo poniente de Garrucha, llegando muchas

veces, en aquel inaudito empuje de ambos elementos a chocar contra las rocas que se alzan en toda la extensa playa que media entre la población y la Marina de la Torre.

En confirmación de este aserto, debemos advertir que todos los naufragios ocurridos en aguas de Garrucha, han tenido lugar en esa parte donde se construye el embarcadero, contra el que han de ir a estrellarse, también en lo sucesivo, necesariamente, cuantas embarcaciones de vela, chicas o grandes, pretendan alejarse de la costa o arribar a ella en horas de temporal.

Y ya en este punto de nuestro trabajo, nos permitimos llamar la atención del Sr. Bueno, el ilustrado corresponsal en Garrucha de La Provincia, invitándole a que manifieste si el embarcadero en cuestión, en el sitio y en las condiciones en que se construye, no significa un gravísimo riesgo para cuantas embarcaciones arriben a Garrucha, seguro como estamos de que ni la poderosa inventiva de su ingenio, ni la reconocida pericia de su pluma, han de ser bastantes a ocultar esa verdad de absoluta clarividencia hasta para los más profanos en la materia.

Miguel Rodríguez García.

Gracias a estas protestas, la administración acabaría desautorizando el proyecto de esta isla-cargadero de mineral que pretendió la Compañía Chavarri. Por una vez, los intereses generales del pueblo llano fueron escuchados. En los años siguientes, los garrucheros tendrían ocasión de juzgar si la medida fue beneficiosa o perjudicial para su pueblo, que motivó finalmente la construcción —menos ambiciosa—e un cargadero metálico, mucho más corto que el de Villaricos, y sin la pretendida isleta.

Los pescadores que, desde siempre, reivindicaban que se les construyera un refugio seguro para sus embarcaciones, aún tendrían que esperar treinta y tres años para que se pusiese la primera piedra y otros cuantos hasta que se inaugurase el puerto.

