

NAUFRAGIOS EN EL LEVANTE ALMERIENSE: EL TEMPORAL DE MARZO DE 1878

MARIO SANZ CRUZ

Técnico de Ayudas a la Navegación

LA COSTA DEL LEVANTE EN 1878

En el último cuarto del siglo XIX, nuestro litoral del Levante almeriense aún no contaba con ningún puerto o refugio seguro para las innumerables embarcaciones que venían a cargar el mineral, extraído de las ricas explotaciones mineras de Sierra Almagrera y alrededores. Así, nuestra costa estaba jalonada de embarcaderos de mineral, desde los que, a través de embarcaciones menores, se efectuaba la carga de los buques fondeados en aguas más profundas. La misma operación se hacía en sentido contrario, cuando se trataba de descargar embarcaciones que venían cargadas con combustible o suministros para las minas y sus industrias auxiliares.

Los capitanes tomaban como referencia el desaparecido faro de Villaricos en su acercamiento a la costa, para después situarse en los diversos fondeaderos de esta parte del Golfo de Vera, frente a Garrucha, Palomares, Villaricos, el Pozo del Esparto, Terreros, etc.

Eso sí, en Garrucha había representantes consulares de Estados Unidos, Inglaterra, Francia, Alemania y varios países europeos más, para atender las necesidades y los intereses de sus correspondientes ciudadanos y embarcaciones.

LAS EMBARCACIONES

Pese a que la navegación a vapor ya llevaba bastantes años desarrollándose y que, gracias a los avances técnicos, su uso iba generalizándose con rapidez, en 1878 la mayor parte del transporte marítimo aún se hacía a vela, con la insegura pero limpia energía que proporcionaba el viento.

Entre las embarcaciones de vela que arribaban a nuestras costas abundaban los pailebots. Estos

pailebots eran veleros de tamaño muy variable, entre dos y siete palos, basados en los diseños de las goletas francas americanas, elegantes y rápidas, utilizadas por los prácticos de las costas estadounidenses y que se llamaban pilot-boats, de donde deriva el nombre de pailebot. Estos veleros eran capaces de salir con cualquier tiempo y navegar con temporal bastante fuerte, aguantando los golpes de viento sin agotar a la tripulación. Estas magníficas máquinas navegaban con una tripulación muy reducida, gracias a que las jarcias y el velamen habían llegado a la perfección en la simplicidad. Por eso mismo, la mayoría de los tripulantes de los pailebots, eran marineros especializados.

También abundaban los brikbarca, que tenían tres o cuatro mástiles y aparejaban velas cuadradas en todos menos en el último que llevaba una cangreja. Eran barcos de diseño más clásico y necesitaban más tripulación. Los brikbarca podían alcanzar con facilidad los 16 ó 17 nudos de velocidad con buena brisa.

Otras embarcaciones de vela que podían verse por las costas del Levante eran las polacras, buques de cruz, de dos o tres palos enterizos y sin cofas, que usaban velas redondas o cuadradas. Prueba de su uso es que la Polacra da nombre a una punta situada frente a Rodalquilar, en la costa de Nijar, donde actualmente un faro señala el camino a los marinos.

EL TEMPORAL DE MARZO DE 1878 EN EL LEVANTE ALMERIENSE

El 16 de marzo de 1878, la costa del Levante almeriense amanecía con temporal. José María Macías, torrero del insano faro de Villaricos, soportaba en su torre un fortísimo viento de levante que duró tres días, como es típico en la zona. Desde su atalaya veía como el viento arreciaba y el mar se picaba hasta el punto de empezar a poner en peligro las numerosas embarcaciones fondeadas en la zona.



1. José María Macías, torrero del insano faro de Villaricos, soportaba en su torre un fortísimo viento de levante...
(Ilustración de Emilio Sánchez Guillermo)

En la costa iba cundiendo la alarma. Las embarcaciones menores no podían salir a hacer su trabajo, los hombres observaban desde tierra la evolución del temporal y el movimiento de los buques expuestos a las olas. Los vapores tenían la posibilidad de encender sus máquinas y salir a aguas más profundas para capear el temporal, pero los veleros no tenían más remedio que aguantar en sus fondeaderos expectantes ante lo que pudiese suceder. Poco a poco, las anclas garreaban, las cadenas y cabos empezaban a romperse y las embarcaciones se iban acercando, peligrosamente, a la costa. El viento no cedía y las olas terminaron por lanzar las embarcaciones sobre las playas y las rocas, donde la fuerza del mar terminó su destructivo trabajo. La costa se sembró de mástiles rotos, embarcaciones varadas y restos de todo tipo. Las autoridades, gentes de mar y demás personas que presenciaban el triste espectáculo, no pudieron hacer nada por evitar la destrucción de las naves, pero si se aplicaron con valor en el auxilio de las tripulaciones.

El Minero de Almagrera, periódico semanal especializado en asuntos mineros y editado en Cuevas, en su número del 24 de marzo de 1878 daba

cumplida información de los siniestros que ocasionó el temporal: «*Con el ánimo contristado vamos a dar cuenta a nuestros lectores de los sensibles siniestros marítimos que han tenido lugar en este litoral a consecuencia del horroroso temporal que por espacio de tres días hemos sufrido.*

En la tarde del día 16 partió sus cadenas el pailebot, Norte-americano, José Carll, que con carga de petróleo perteneciente a D. Manuel J. Pelegrin, estaba anclado en Garrucha, viniéndose a tierra a las 5. Afortunadamente se salvó la tripulación.

En la noche del mismo día sufrió igual suerte el brikbarca inglés Dudbrook anclado en Villaricos, salvándose también la tripulación. Este buque fletado igualmente por D. Manuel J. Pelegrin, traía coke y hulla para los señores Alarcón Pérez y Compañía y para los Sres. Orozco hermanos.

En la tarde del 17, naufragó en el Pozo del Esparto otro brikbarca inglés, llamado Trenton, viniéndose también a tierra. De este naufragio pudieron salvarse el capitán y tripulantes, ahogándose tres de estos que desgraciadamente



2. ... pero si se aplicaron con valor en el auxilio de los tripulantes...
(Ilustración de Emilio Sánchez Guillermo)

fueron envueltos por las olas y arrastrados por las corrientes.

Casi a la misma hora naufragaron en Palomares la polacra Rosina y el brikbarca Jiducia de bandera italiana, salvándose las tripulaciones.

Si es muy sensible relatar estos siniestros, nos es muy grato consignar la noble conducta de los cónsules, carabineros y gente de mar y tierra por los heroicos esfuerzos que, con exposición de la vida en más de un momento, hicieron evitar mayores desgracias».

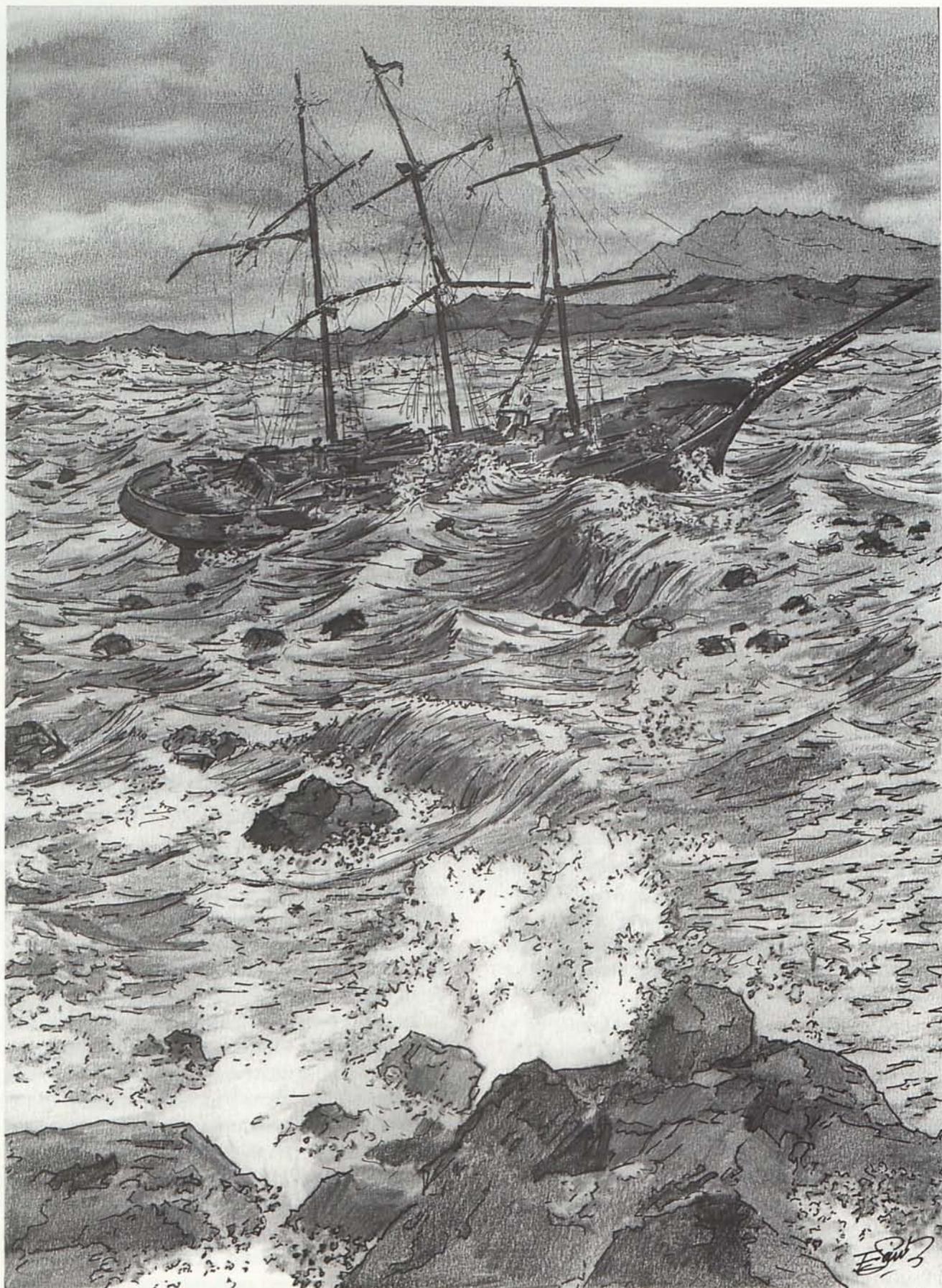
La Crónica Meridional, diario de Almería, en su edición del 27 de marzo de 1878 daba más noticias de estos naufragios: «Escriben de Garrucha que se cree imposible el salvamento del pailebot norteamericano «José Carll», embarrancado en aquellas playas, cerca de 2.000 cajas de petróleo que traía a su bordo, han sido arrojadas a la playa la mayor parte, haciéndose pedazos muchas de ellas. También se ha perdido en el punto de Villaricos el brik barca inglés «Dudbrook», cargado de carbón.»

El petróleo transportado en el «José Carll» se extendió por nuestras playas, originando una marea

negra que, si bien no fue demasiado importante por la cantidad de petróleo vertido, seguramente afectaría a la economía de la pesca local y dejaría restos oleosos que harían recordar el suceso durante bastante tiempo.

El Minero de Almagrera del 8 de abril ofrecía nuevos detalles sobre el naufragio del «Trenton», en el que murieron tres de sus tripulantes: «Se nos ha informado que en el naufragio del buque inglés Trenton, ocurrido en la playa del Pozo del Esparto de este distrito de que dimos cuenta a nuestros lectores entre otros que hubo en el mes último en estas costas, es digno de mención el comportamiento del Patrón de la balandra española Carmen, Marcos Antonio Linares, quien después de dejar su barco asegurado en la inmediata rada de Terreros, corrió al citado punto del Pozo del Esparto con objeto de prestar auxilio a la tripulación del buque naufrago.

En efecto: tres marineros del Trenton venían hacia la playa en busca de su salvamento en un pequeño bote que no pudiendo resistir la bravura de las olas y la impetuosidad de las corrientes, zozobró antes de llegar a la arena. Entonces el



embarrancando en aquellas playas, cerca de 2.000 cajas de petróleo que traía a bordo...
(Ilustración de Emilio Sánchez Guillermo)

patrón Linares viendo en inminente peligro a aquellos tres infelices, con un valor heroico lanzose al mar, donde hizo prodigiosos esfuerzos hasta el extremo de hacer creer a los que presenciaban tal escena su segura muerte. Desgraciadamente tanta abnegación y bravura fueron inútiles, pues no le fue posible conseguir salvar a ninguno de aquellos desgraciados, que sucumbieron entre el oleaje.

Aunque sabemos que tanto las autoridades españolas como el Sr. Vice-Cónsul de S. M. Británica en Garrucha han participado a sus superiores el rasgo de heroica caridad del patrón Marcos Antonio Linares, nosotros creemos un deber hacerlo también público para que sirva de ejemplo, conducta tan humanitaria, a los hombres de mar y de satisfacción al interesado».

Por desgracia, los esfuerzos de los valientes marinos del levante no fueron suficientes para salvar la vida de los tres ingleses tripulantes del «Trenton». Y es que las individualidades, que siempre son valiosas, no suelen ser suficientes. Otro gallo habría cantado si la Sociedad de Salvamento de Náufragos que ya funcionaba en otros países, hubiese tenido una sede en la zona, o si un puerto hubiese protegido a los buques de la furia del temporal. Pero para que ambas cosas llegasen a nuestra costa, aún tendrían que pasar muchos años, suceder muchas desgracias, y aún habría que entregar muchas vidas a la furia del mar.

OTRAS CONSECUENCIAS DEL TEMPORAL

En la ciudad de Almería también se dejó sentir este fuerte temporal, aunque, por suerte, sin desgracias personales. Los cronistas de la capital se lo tomaron con algo más de humor: *«Terrible ha sido el huracán que ha reinado en esta costa desde las cuatro de la tarde del jueves último hasta la madrugada del sábado. Varios buques que se hallaban navegando por esta agua se refugiaron en nuestro puerto, incluso el vapor*

Andalucía que habia salido pocas horas antes para Málaga conduciendo un numeroso pasaje y cerca de 200 quintos. Los cristales rotos en las ventanas y balcones de las casas de esta ciudad han sido innumerables y su reposición proporcionará trabajo a los vidrieros. Está visto que no hay mal que por bien no venga».

El furioso temporal no fue exclusivo de nuestras costas y, según *La Crónica Meridional*, en días posteriores causó numerosos desastres a ambos lados del Estrecho: *«El temporal de estos días ha causado en Algeciras no pocos desastres. Además del laúd Carmen de la matrícula de Sevilla, y un místico de la Palma de Mallorca embestidos sobre la parte Sur de la Marina y de grandes desperfectos sufridos por el vapor Infanta, ha sido arrastrado por el oleaje todo el parapeto que resguardaba el malecón lateral de la parte Norte».*

«Días pasados encallaron en la playa del Negron (Marruecos) una goleta de Torre Vieja y un laúd, cuyas tripulaciones fueron auxiliadas por el cónsul de España en Tetuán. Uno de los náufragos falleció en el hospital poco después sin haber podido hacer uso de la palabra.»

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

Prensa:

- Diario *La Crónica Meridional*. Almería
- Semanario *El Minero de Almagrera*. Cuevas.

Bibliografía:

- BASNIGHT, Bob: *¿Qué barco es ese?* - Madrid: Tutor, 1998.
- SANZ CRUZ, Mario: *Faro de Mesa Roldán. Apuntes para una historia.* - Almería: Instituto de Estudios Almerienses, 2003.

Otras fuentes:

- Archivos de los faros de Almería.
- <http://www.circumnav.com>

