axarquía. nº 13, Verano 2008

SECCIÓN DE HISTORIA

NAUFRAGIOS EN EL LEVANTE. EL NAUFRAGIO EN TIERRA DE 1889

MARIO SANZ CRUZ
Técnico de señales marítimas

I. EL MOVIMIENTO DE BUQUES EN EL LEVANTE

A finales de 1887, el Levante almeriense, pese a no tener ningún puerto o refugio donde resguardar las embarcaciones, tenía un importante movimiento de buques que, en su mayoría, se dedicaban al transporte de mineral; además contaba con un buen número de embarcaciones dedicadas a la pesca. A pesar de la importancia de Garrucha y alrededores en el comercio provincial, tras algunos problemas con los funcionarios que realizaban las inspecciones sanitarias a los buques, la Dirección General de Sanidad emitió una orden por la que les obligaba a recoger sus patentes de sanidad en el puerto de Almería, en vez de en Garrucha, como se había venido haciendo hasta entonces. Por tanto, los buques que venían de Cartagena tenían que ir a Almería para el trámite de Sanidad, y después tomar entrada en Garrucha, aunque el punto en el que tuviesen que realizar su trabajo fuese Villaricos o Terreros, a pocas millas de su punto de salida, lo que multiplicaba la duración del viaje, disparaba los costes y multiplicaba los peligros.

El periódico local *El Levante* comentaba este problema: *"Una parte no insignificante de la navegación de este puerto consiste en los buques que traen sus minerales y carbones a las fábricas de fundición de Palomares, Villaricos y Pozo del Esparto; los buques que hacen este tráfico son por regla general de vela y los puntos de donde se traen los minerales son de Cartagena, Almería y Motril; los que van a estos últimos puntos aunque perjudicados no lo son tanto como lo que hacen el tráfico con Cartagena, pues estos, puede asegurarse que tendrán que cesar por completo, pues como en toda esta costa los vientos que reinan con más frecuencia son los ponientes, pierden en venir a recoger sus patentes más tiempo del que necesitan para ir al punto de su destino.*

Aun cuando con fletes muy bajos, los marinos hacen el comercio en estas playas por las cortas distancias que tienen que recorrer con los cargamentos consiguiendo su pequeño negocio, o su manera de poder vivir, en el mayor número de viajes que pueden verificar, cuyos resultados puedan proporcionarle un insignificante jornal, único bien a que aspiran.

Antes de ponerse en práctica las medidas que hoy se siguen, los buques en su mayor parte verificaban tres o cuatro viajes mensuales, pues teniendo en su poder los documentos necesarios para su navegación, podían marcharse inmediatamente después de concluidas sus operaciones. Desde que se les exige la venida para la entrega de sus papeles es raro el buque que puede hacer dos.

Sucede con frecuencia que después que un buque demorado uno o dos días por venir a adquirir su patente y cuando ya se encuentra en nuestras playas, se presenta uno de esos temporales deshechos que tan terribles son en nuestras costas y pudiendo estar en aquellos momentos en puerto seguro, tienen que hacer la arribada a Almería; por no existir en esta rada el puerto que su importancia mercantil reclama, exponiéndose durante el trayecto que tienen que recorrer a ser tragados por las olas que con furia los arrastran".

II. CONTRA LA BUROCRACIA, IMAGINACIÓN

Como la burocracia hacía perder mucho tiempo a las embarcaciones, cada uno trataba de abreviar a su manera. Curioso es el caso de un avispado capitán inglés que intentaba ahorrarse unos días mediante un ingenioso sistema. Lo relataba *El Levante* de Garrucha en marzo de 1888:

Diputación de Almería — Biblioteca. Naufragios en el levante. El naufragio en tierra de 1889., p. 1

1. Esfuerzos de los pescadores garrucheros en la tareas de introducción de una jábega en el mar. Hacia 1900. (Col. Juan Grima)

"Está visto que los ingleses, tratándose de sus intereses aguzan el ingenio y no omiten medio para salvar cualquier obstáculo que se les presente.

El dia 7 del actual llegó a esta playa el vapor inglés Greta que procedente de Cette venia con objeto de cargar por completo de mineral de hierro en el punto Terreros.

Con motivo de la fuerte marejada que reinaba fue imposible dársele la correspondiente entrada, lo que visto por el Capitán y queriendo sin duda evitarse las demoras que le habian de proporcionar el tiempo que aquí perdiese, y en la imposibilidad de comunicarse con tierra ocurriósele un medio que en verdad es verdaderamente raro.

Hizo una cometa de esas con que los niños entretienen sus horas de ocio, a la cual dio bastante hilo, y a cuyo extremo puso una tabla de madera que atada a otro hilo que quedaba a bordo, echó al mar, y con el tiro que hacia la referida cometa, aproximose poco a poco hasta la orilla, donde comprendiendo la idea este señor Director de Sanidad dispuso se recogiese, lo que se verificó encontrándose en los tirantes que la sostenian un papel en el cual preguntaba si podia marcharse a Terreros sin esperar la bajada del tiempo; contestándose como era natural que no podia marcharse sin cumplir con el requisito de la entrada, y atando al mismo sitio en que venía el anterior papel el que llevaba la contestación diose de nuevo al aire la referida cometa que a poco llegó a bordo donde tiraban del hilo que decimos iba atado a la tabla.

Favoreció esta idea el reinar en aquel momento el viento del Este.

Aplaudimos el pensamiento que ha tenido el Capitán del vapor Greta a quien tuvimos el gusto de saludar personalmente y hacerle presente nuestra enhorabuena".

III. EL CABLE AÉREO

En octubre de 1888, después de un año malo para el trabajo de los braceros de la zona, empezaba a verse la luz al ponerse en funcionamiento el cable aéreo, de la *Compañía de Águilas*, que transportaba hasta la costa los minerales que se extraían de las minas de Bédar.

El Vapor francés *Panamá* sería el primero en cargar mineral traído por este cable aéreo, tomando 2.500 toneladas de hierro. En su carga se ocuparon unos 250 hombres que, a través de embarcaciones menores llevaban el mineral al vapor. Pocos días después se ponía a la carga el segundo buque, el vapor inglés *Southgate*, llenando también sus bodegas con el mineral de hierro arrastrado por el cable aéreo. En diciembre seguía el movimiento de buques abastecidos por el cable, cargándose mineral en los vapores *Lord Harivick* y *Maharajah*. A ellos se unían los vapores ingleses que, en otro punto de la costa, cargaban cajas de naranjas, y otros que cargaban plomo y esparto.

Con el aumento del movimiento de embarcaciones se incrementaba el trabajo, y con éste el dinero disponible para los trabajadores de la zona, siempre

Diputación de Almería — Biblioteca. Naufragios en el levante. El naufragio en tierra de 1889., p. 2

acosados por el hambre y la miseria. El optimismo empezaba a dejarse sentir en Garrucha.

IV. EL TEMPORAL DEL 22 DE MARZO DE 1889

Pero, como casi siempre, la alegría duraría poco. Debido a la falta de puerto donde refugiar las embarcaciones menores, éstas eran varadas en la estrecha playa del pueblo, junto con sus artes de pesca, lo que las dejaba expuestas a los caprichos del mar.

La noche del 22 al 23 de enero de 1889, un tremendo temporal de agua, granizo y viento, arrasaba la costa. *La Crónica Meridional* informaba al día siguiente:

"Las desgracias que afligen a nuestra desventurada provincia parecense al dogal que cada vez oprime más y más el cuello de la victima. A las 11 de esta noche pasada se dejó sentir un fuerte viento de levante que a poco transformóse en horrible huracán. El mar pareció se salía de su centro queriendo tragar con sus inmensas fauces cuanto a su vista domina y las nubes derramaban con furia torrentes de agua que al ser arrastradas por el impetu del viento producía un ruido atronador capaz de atemorizar al más despreocupado; a las 12 el agua se transformó en granizo que a pesar de haber durado poco dejó en las calles una media vara de nieve.

Las furiosas olas han destrozado algunas embarcaciones sacando a muchas de sus varaderos y arrojándolas nuevamente a la playa a más de 100 metros de distancia. He visto un barco que está atravesado completamente por un pedazo de la entena de otro, habiéndoles sido imposible sacarla a varios hombres que lo pretendieron. Afortunadamente no han ocurrido desgracias personales a pesar del arrojo con que nuestros marinos se lanzaban al mar exponiéndose a perder sus vidas por salvar sus embarcaciones, único medio con que cuentan para vivir.

Las olas han recorrido distancias que los más ancianos dicen no haber presenciado jamás.

A las seis cedió al fin el viento y a esta hora queda solamente una pequeña brisa, siguiendo la marejada y las lluvias.

Salen del mar formidables troncos de árboles que supongo sean de las riada de Septiembre hay una consternación completa. Algunos infelices con las pérdidas de sus barcos se han quedado en la mayor miseria.- El Corresponsal."

Días después el mismo corresponsal ampliaba detalles del siniestro:

"Los desastres en Garrucha.

Muy Sr. mío: hoy al ampliar en esta carta los detalles que le daba en mi telegrama de ayer, se encuentra aún mi ánimo sobrecogido del mayor abatimiento.

Todavía llega a mi oído el ruido atronador del viento que silbaba con una furia espantosa al par que creo percibir el desesperado mugir del mar cuyas olas se elevaban colosalmente pretendiendo tragárselo todo al ser despedidas en la corriente y extenderse con ímpetu por la playa.

El agua y más tarde el granizo al ser impelido por la fuerza del viento, chocaba en las paredes y maderas, simulando el golpe seco de la picota sobre un cuerpo duro.

Haciendo coro a este ruido atronador, dejabanse percibir los lastimeros ayes que exhalaba la multitud de infelices que veían sus pequeñas embarcaciones, único patrimonio con que cuentan, arrastradas por las furiosas olas, y a impulsos de la mayor desesperación, estos sufridos marinos arrojábanse con intrepidez sin igual al mar, desafiando su bravura y pretendiendo vanamente arrancar a sus poderosas garras las presas con que jugueteaban.

La infeliz esposa que había seguido al marido al ver a éste expuesto a ser estrellado por la fuerza de las aguas, lanzaba gritos de dolor que herían cruelmente las fibras más sensibles de nuestra alma.

Si no fuese obra demasiado ardua para mí el hacer un bosquejo del horrible cuadro que antes de anoche presenciamos, yo me lanzaría con entusiasmo al comienzo de una tarea cuyo principal objeto tendería a conmover el corazón de nuestros gobernantes y hacer que su conmiseración recayese sobre tantos infelices como han perdido en esta noche fatal el medio que les quedaba de poder dar el necesario sustento a sus pobres y queridos hijos.

Pero siendo esto imposible por carecer de la inteligencia que para ello había de necesitar, me limito única y exclusivamente a narrarle el hecho, confiando Sr. Director en que su ilustrado diario, defensor entusiasta siempre de los intereses de nuestra olvidada provincia volverá sobre esta cuestión en demanda de socorro para tantos infelices.

Desde hace algunos días, las nubes venían recorriendo el espacio, despidiendo alguna que otra vez pequeñas lluvias.

Diputación de Almería — Biblioteca. Naufragios en el levante. El naufragio en tierra de 1889., p. 3

2. *"Las furiosas olas han destrozado algunas embarcaciones..."* (Ilustración de Emilio Sánchez Guillermo)

Diputación de Almería — Biblioteca. Naufragios en el levante. El naufragio en tierra de 1889., p. 4

El mar algo alborotado no alcanzaba grandes proporciones.

El 22 amaneció el cielo más cargado de nubes que los días anteriores y desde la madrugada empezó una lluvia regular que se hizo pertinaz hasta la noche. El viento picando al levante movía alguna marejada, la cual, a medida que el día avanzaba, iba disminuyendo.

A las 10 de la noche apenas si había mar y el viento había cesado por completo; pero a las 11 dejaronse sentir algunas ráfagas de aire que fueron como el preludio del horrible temporal que se aproximaba. A las 11 y media ya el viento había tomado un incremento terrible y silbaba con la furia del huracán. El mar empezose a agitar con violencia dejando percibir su eco como pretendiendo alzarlo sobre el silbido del viento.

Las nubes que como digo durante el día no habían cesado de derramar el líquido que guardaban en sus entrañas, parecieron también dispuestas a demostrar que en la obra de destrucción que habían emprendido mares y vientos, también podían ellas ocupar un puesto, corroborando esta suposición el aumento de agua que nos mandaron.

A las 12 ya se había desencadenado el temporal de una manera terrible, el viento silbaba con furia y las olas al estrellarse en la orilla producían un ruido lúgubre, y el agua habíase convertido en granizo que azotaba a impulsos del aire las fachadas y tejados, produciendo un ruido seco al caer. A poco ya se veían las calles llenas de nieve.

A pesar de que el cielo estaba densamente cubierto por gruesas nubes, la oscuridad se había disipado, merced a la nieve que al descender producía una claridad bastante a distinguir los objetos a gran distancia.

Las olas que parecía no ser nada bastante a ponerles reto, sacaron de sus respectivos varaderos a los barcos arrastrando a muchos de ellos a largas distancias donde los arrojaban destrozados.

Una barca cuyo dueño hace pocos días compró la red de su jábega la arrastró el mar y al arrojarla de nuevo a la orilla lo hacía después de haberle sacado la referida jábega, cuyo paradero se ignora aún.

Puede decirse que todas cuantas embarcaciones había en esta playa han sufrido desperfectos, teniendo necesidad sus dueños de hacer bastantes sacrificios para poderse entregar nuevamente a sus respectivas faenas.

Dos barcos que estaban varados juntos, al ser arrastrados por las olas el foque de uno de ellos atravesó una de las bandas del otro, quedando el pedazo clavado de una manera tan fuerte que ha habido necesidad de darle muchos golpes para sacarlo.

Es indescriptible el pánico que reinaba en la población, pánico que llegó al colmo del pavor a la una de la madrugada que se dejaron sentir consecutivamente tres temblores de tierra que afortunadamente duraron poco.

El mar, unas veces empujado por el fiero viento de levante, arrastraba hacia el Sur los objetos que había arrebatado a la playa y que ora flotaban en su espuma, ora se sumergían entre sus olas, y otras, a impulso de poderosas ráfagas del viento Sur, retrocedía tomado la dirección contraria, o sea hacia el Norte.

Es indudable que los movimientos de tierra que se observaron fueron debidos a la terrible lucha que habían entablado los elementos o vientos, lucha desesperada en la cual no sólo pretendían deshacerse mutuamente, sino que parecían como deseosos de hacernos sus víctimas.

El asta de la bandera del Consulado inglés la arrebató el viento con la misma facilidad que levantó tejas de las techumbres y se llevó chimeneas.

Algunos techos se han venido al suelo no pudiendo sostener la nieve que los cubría y pocas, muy pocas, son las casas que no han sufrido desperfectos.

Al amanecer del día 23 era conmovedor el cuadro que a nuestros ojos se presentaba; nuestros desgraciados marinos dejábanse caer sobre los costados de sus buques y las lágrimas arrasaban sus ojos ante la derrota completa que presenciaban.

¡Qué coincidencia!

El día 23, feliz para la familia Real que conmemora el cumpleaños del joven rey, infinidad de sus súbditos peleaban desesperadamente con las olas y lloraban la pérdida de sus pequeñas fincas.

Multitud de sus gobernados tiritaban de frío, víctimas de la furia del Mediterráneo.

Pero observo que marcho hacia un terreno escabroso donde nada práctico puede resultar.

¡Si con motivo de acaecer estos desastres en tan fausto día para la monarquía española se pudiese lograr un recuerdo, un socorro para estos infelices!

Diputación de Almería — Biblioteca. Naufragios en el levante. El naufragio en tierra de 1889., p. 5

3. Consecuencias del levante del Chacholita, en abril de 1927. Obsérvese que las barcas están en calles situadas por encima del Malecón de Garrucha. (Foto de Giménez de Cisneros / Col. Juan Gerez)

Nuevas víctimas alzan hoy por medio de prensa sus voces de auxilio al Gobierno; otros lamentos completan el cuadro tristísimo que presenta nuestra sufrida provincia, Dios quiera que al fin nuestras voces sean escuchadas, y que el pueblo sufrido que pide llorando lo que en justicia se le debe, no se canse y cambie lo lamentos por otros gritos más entusiastas.

El Corresponsal, J. López."

V. NAUFRAGIO EN TIERRA

Los pescadores rescataron lo que pudieron de la vorágine del temporal y trataron de asegurar los restos encima del malecón. La flota garruchera había naufragado en tierra y había quedado destruida casi en su totalidad. Lo único positivo de que las embarcaciones naufragasen en tierra fue que ninguna persona pereció en este desastroso naufragio colectivo.

El 6 de febrero, *La Crónica Meridional* publicaba una relación de los daños causados por el temporal en las embarcaciones de pesca. Se perdieron por completo la barca *Srta. Bárbara*, de Miguel García Rodríguez, y el laúd *Virgen de la Luz* de Diego Cervantes. Resultaron con grandes averías las barcas *Virgen del Mar*, *Ana* y *Virgen del Carmen*; los laúdes *San Antonio*, *Providencia*, *San Esteban*, *San Matías*, *San José*, *Perico*, *Cruz María*, *San Juan*, *Virgen del Carmen* de Francisco Giménez, *Virgen del Carmen* de Cleofás Martínez, *Santa Ana* y *San Pedro*. Además, la mayoría de las embarcaciones perdieron sus artes de pesca y fue arrebatado por las olas y deshecho un bote que estaba amarrado a la popa del vapor *Gertrude*, buque que estuvo a punto de perderse en Terreros, donde estaba fondeado, por haberle faltado un ancla.

Tanta desolación debía tratar de repararse, por lo que se hicieron gestiones ante el gobernador civil de la provincia para que concediesen algún socorro en alivio de tanta miseria, y los señores Anglada y Sebastián Pérez, diputados por la provincia de Almería, visitaron al presidente del Consejo de Ministros y al ministro de la Gobernación en demanda de auxilio para los desgraciados pescadores garrucheros.

Pese a las enormes pérdidas que se producían a causa de los temporales, al gran movimiento de buques cargueros que tenía esta zona, y pese a que se pidió por todos los medios posibles, en el Levante

Diputación de Almería — Biblioteca. Naufragios en el levante. El naufragio en tierra de 1889., p. 6

almeriense no se empezó a construir el primer puerto hasta 1931, nada menos que cuarenta y dos años después del suceso que nos ocupa.

VI. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES CONSULTADAS

- GRIMA CREVANTES, Juan: "Noticias antiguas de prensa sobre Los Gallardos y Bédar".

- MOLDENHAUER CARRILLO, Federico: "La pesca en Garrucha según la prensa local (1888-1915)", *Axarquía*, 2, 1997, pp. 21-29.

- *La Crónica Meridional.*

- *El Levante.*

- Archivo de la Capitanía Marítima de Garrucha.

- Archivos de los faros de Mesa Roldán y Garrucha.

Diputación de Almería — Biblioteca. Naufragios en el levante. El naufragio en tierra de 1889., p. 7