ALFONSO BUENAVENTURA

NAUFRAGIOS Y PECIOS EN LA COSTA DE MENORCA - I

BIBLIOTECA MARÍTIMA MENORQUINA

Foto portada: Pecio del paquebote LAMORICIÈRE (NE del Cap de Favàritx)
Autor: Guido Pfeiffer

Copyright de esta obra: Alfonso Buenaventura Pons

ISBN 1ª edición: 84-605-7335-4
ISBN 2ª edición: 930660-1-X

"Naufragios y Pecios en la costa de Menorca - I". Publicado en PDF en Julio de 2023

PRÓLOGO DE LA 1ª EDICIÓN

Decía Hernández Sanz en su "Compendio de Geografía e Historia de la Isla de Menorca" que, ésta, presenta por la parte Norte sus negruzcos cantiles y erizados peñascos contra las encrespadas olas del Golfo de León. Situada Menorca en la parte nororiental de las Baleares y exactamente al Sur del citado golfo, permanece a lo largo de los siglos como proa del archipiélago desafiando el incesante embate de las olas producidas por el furioso Tramontana, viento que, soplando frecuentemente con gran intensidad, rodea su perímetro con el resultado que no se produce socaire alguno.

Estratégicamente dispuesto entre la costa este española, golfos de León y Génova y costa oeste de Italia, desde los primeros tiempos de la navegación a través del Mediterráneo ha sido visitado este "peñasco sembrado de tierra" como lo definió el geógrafo Isidoro de Antillón, por todo tipo de embarcaciones.

Como consecuencia de los frecuentes temporales han sido innumerables los accidentes que se han producido en sus costas a lo largo de la historia. Téngase en cuenta que hasta mediados del siglo XIX no existía ninguno de los cinco faros que hoy cubren la Isla, pues el primero de ellos –Cavalleria– se instaló en 1857 así como los de Isla del Aire y d'Artrutx no lucieron hasta 1859. Los otros dos –Favàritx y Punta Nati– son ya del siglo XX.

Esta carencia de faros –única ayuda nocturna a la navegación que existía entonces– y la falta de visibilidad que frecuentemente acompaña a los temporales, contribuyeron a varadas y naufragios de buques de mediano y gran porte hasta mediados del actual siglo en que, con la aparición del radar, mejoraron notablemente las condiciones en que el marino se desenvolvía, de modo que en los últimos tiempos solamente se registran accidentes en buques de poco desplazamiento, de pesca y, fundamentalmente deportivos, a lo que ha contribuido no poco el enorme auge del turismo náutico que se ha registrado últimamente.

La primera parte de esta obra abarca un período de casi siglo y medio y en ella el autor nos relata con los máximos detalles posibles todas las incidencias que han ocurrido en las costas menorquinas. Este minucioso trabajo ha sido posible después de una ardua labor de investigación documental primero y de adquirir información personal con gente del lugar e, incluso en algún caso, con supervivientes de alguno de los acaecimientos relatados.

La segunda parte, en la que aparece un exacto dibujo del perímetro menorquín, conseguido tras tres años dedicados por el autor a recorrerlo piedra a piedra, punta a punta, escollo a escollo con riesgo en muchas ocasiones de su integridad física, resultará una ayuda inestimable al navegante que quiera barajar la costa, ya que puede tener la seguridad de la fidelidad absoluta en su representación.

Consecuentemente, esta obra interesará con seguridad al amigo de la mar por presentar un aspecto concreto de la historia marítima de Menorca y resultará imprescindible en la derrota de todos los barcos que cada verano visitan el litoral menorquín disfrutando de la claridad de sus aguas y de la belleza de todos y cada uno de los rincones de su costa.

Julio Marra-López Pardo de Donlebún

FAR DE CAVALLERIA
MrHotos

OBJETO

La falta de publicaciones específicas relacionadas con los numerosos accidentes acaecidos en las aguas de las costas de Menorca fue la principal causa que me sedujo en su momento a iniciar la complicada labor de reunir en esta obra todos los datos que se han podido encontrar procedentes de archivos, folletos y diferentes publicaciones periódicas de la Isla. La concentración de todo tipo de datos e informaciones; la contrastación de los mismos casando sus contenidos; la observación ocular de la mayoría de los lugares en que han ocurrido los diferentes acaecimientos relacionados y la reconstrucción de bastantes de las historias para darles la forma necesaria para una mejor comprensión de cara al lector, han sido las labores que han llevado más tiempo al autor.

Una vez completado este proceso, la obra se ha completado con una serie de fotografías procedentes de diferentes colecciones particulares cuyos propietarios las han cedido gentilmente para mayor realce de este trabajo, detalle muy digno y merecedor del mayor reconocimiento por parte del autor.

La sección de cartografía que incluía la edición original quedó sustituída por la obra "Menorca, Atlas náutico", publicada en el primer trimestre de 1999, con un contenido bastante más completo que el ofrecido en su versión precedente. La última edición, descargable y en color, data de 2020.

La situación geográfica de la Isla, en el eje de mayor influencia de los temporales del golfo de León, que canaliza las furiosas tramontanadas que tanto protagonismo han dado a Menorca entre los marinos de todas las épocas y nacionalidades, ha sido la causa principal de la mayoría de los naufragios acaecidos en sus costas. Y si en los años pretéritos fueron las precarias líneas de cabotaje las más afectadas, en la actualidad, en que las flotas han progresado extraordinariamente tanto en su aspecto constructivo y de diseño, como con la llamada navegación electrónica, ha cedido su anterior protagonismo a la flota de recreo y turismo, en la que sus patrones cruzan innecesariamente en no pocas ocasiones la frontera que separa lo prudente de lo temerario. Quizás sea el Codolar de Torre Nova, en la costa norte de Ciutadella, el paraje que más impresión haya podido causarme debido a que fuera, precisamente ahí, donde se produjera el mayor desastre marítimo acaecido en Menorca o, cuando menos, el que ha causado mayor impacto a lo largo de la historia, con un saldo de un centenar de víctimas en una terrorífica noche de tramontana. El túmulo que mantiene erguida la cruz y la placa que recuerda el accidente ayudan a mantener esa presión y sobrecogimiento que impera en su ambiente. Tres veces tuvimos que pasar por este enigmático lugar: la primera para localizar el punto exacto, en un desapacible día gris y frío, a la par que ventoso; en la segunda ocasión, una tenaz lluvia fina de invierno, con las aguas del mar batiendo la ensenada parecían querer contribuir a dar vida al escenario; por fin, en la tercera, un hermoso cielo azul y un sol generoso lograrían cambiar por completo la lúgubre imagen del paraje obtenida en las jornadas precedentes.

Y ya para terminar, no quisiera olvidar a un importantísimo colectivo de protagonistas obligados de esta obra, bastante numeroso desgraciadamente, como son los pescadores profesionales. Muchos son los umbrales de las casas de Fornells, de Ciutadella, de Maó, y de otras poblaciones de Menorca, que se han visto atravesados por el dolor ante la pérdida de uno o más miembros de la unidad familiar a causa de la dureza de sus condiciones de trabajo. Quizás sea a esas familias y a tantas otras golpeadas por la misma desgracia a quienes quisiera dedicar este libro como mejor homenaje a los que han dejado su vida en la mar. También al magnífico fotógrafo submarino, Guido Pfeiffer, autor de muchas de las imágenes que se ofrecen y que, desgraciadamente, perdimos también en 2017.

El autor

FUNDACIÓ
RUBIÓ

PRÓLOGO DE LA 3ª EDICIÓN

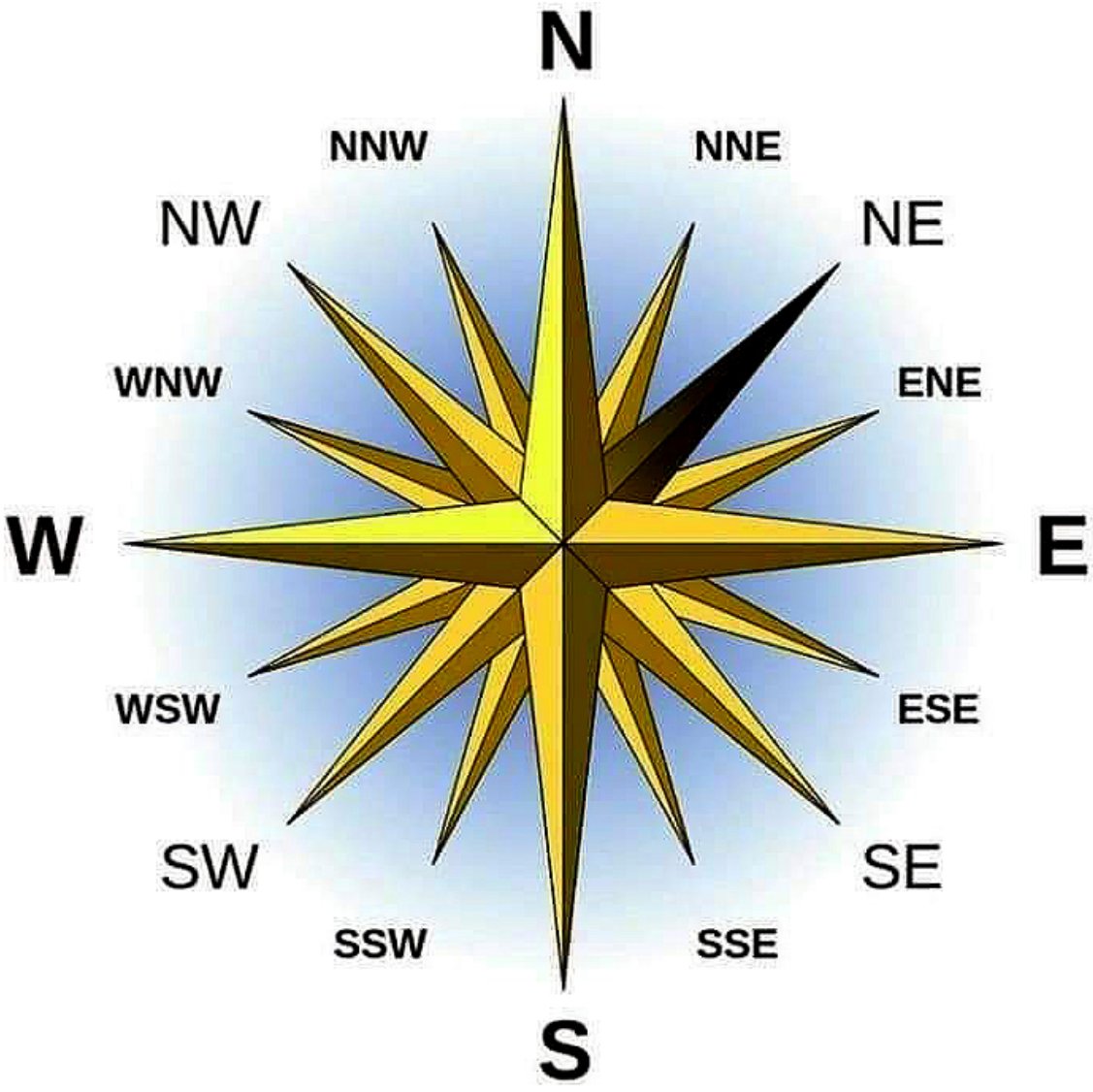
Adentrarse en un pecio es una sensación especial que acrecienta su magia a medida que vas descubriendo la vida que se ha ido desarrollando con el paso del tiempo, la transformación de los restos en un espacio vivo y cambiante en el que cohabitan fauna y flora submarina.

Una explosión de color cambiante desde la pintura inicial pasando por el óxido y la podredumbre de la madera a los más atractivos colores de las especies que lo parasitan y acaban por fortalecer en muchas ocasiones casco y mamparos de la nave hundida con una especie de argamasa natural.

Pero, la imagen descrita anteriormente, encierra episodios que provocados o fortuitos llevan consigo tragedias, desgracias y pérdidas de vidas humanas en muchos casos.

Tan solo el conocimiento de lo acontecido antes, durante y después del naufragio, la historia, el relato, puede hacer que esta mezcla de tragedia y magia posterior puedan ser observados y valorados en su conjunto, incluso para los que tan solo se zambullan entre sus páginas sin llegar a sumergirse físicamente entre los restos de los distintos pecios a los que se refiere este libro. En mi modesta opinión, Alfonso Buenaventura en esta nueva edición de su libro recopilatorio consigue que todos podamos disfrutar un poco más de los tesoros que esconde nuestro amado y respetado mar menorquín.

Hipólito Mercadal Pascual


N
NNW
NNE
NW
NE
WNW
ENE
W
E
WSW
ESE
SW
SE
SSW
SSE
S

ÍNDICE GENERAL DEL TOMO I DE LA OBRA

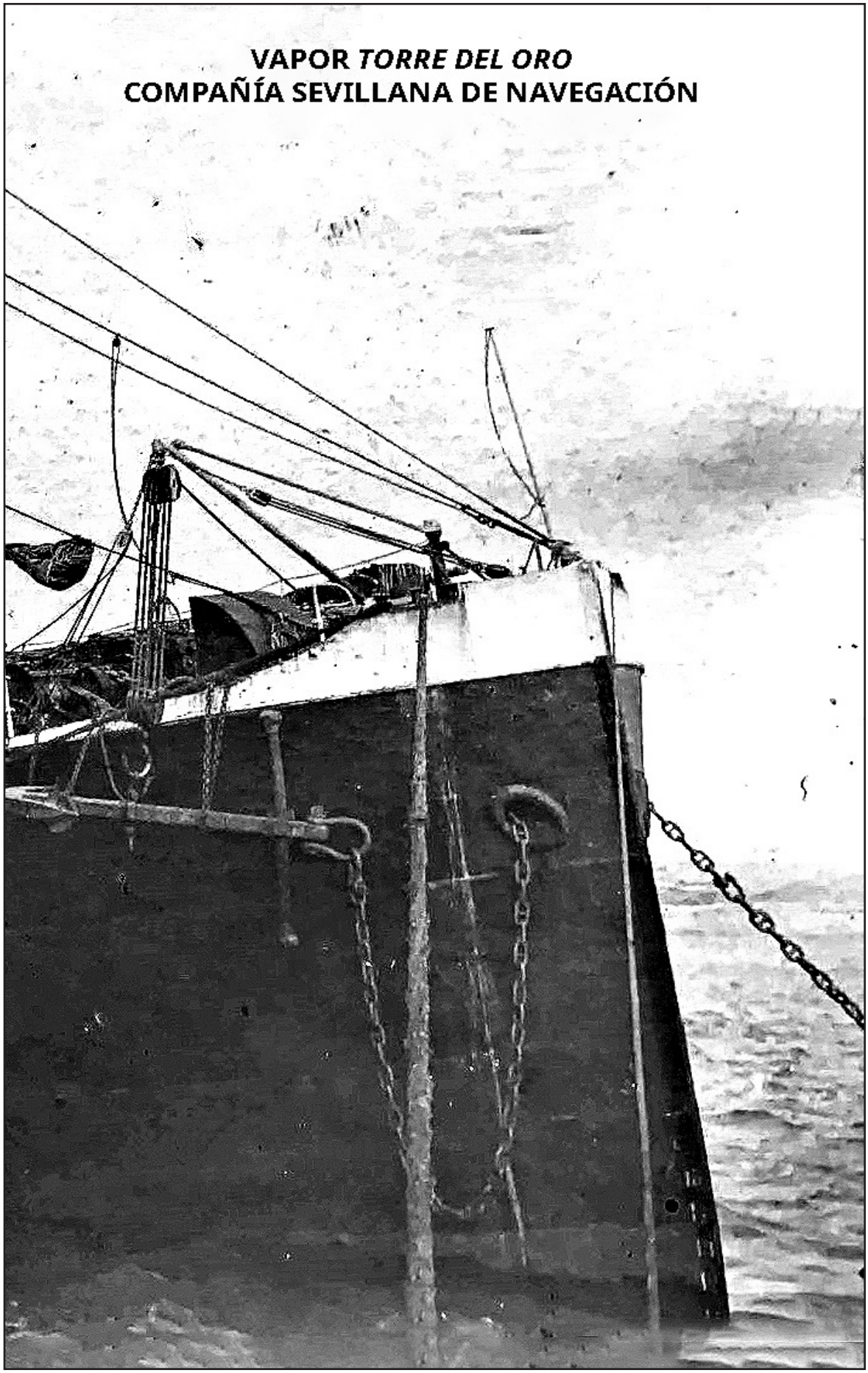
Prólogo de la 1ª edición		**5**
Objeto		**7**
Prólogo de la 3ª edición		**9**
Índice general del Tomo I de la obra		**11**
Listado de los acaecimientos recogidos por tipología de embarcación		**13**
Parte I:	**De los grandes Buques**	**37**
	Tiempos de Guerra	**283**
	De las Marinas Militares	**343**
Ayuda Técnica		**363**
De Guido Pfeiffer y el Grupo PDD (Pfeiffer's Deep Divers)		**375**
Reconocimientos, Agradecimientos y fuentes		**379**

COSTA DE BINIDALÍ

NAUFRAGIOS Y PECIOS EN LA COSTA DE MENORCA

I

ÍNDICES DE LOS ACAECIMIENTOS SEGÚN TIPOLOGÍA EMBARCACIÓN


VAPOR *TORRE DEL ORO*
COMPAÑÍA SEVILLANA DE NAVEGACIÓN

PARTE PRIMERA: DE LOS GRANDES BUQUES

Nº orden	Fecha	Buque o embarcación	Página
1.1	08-11-1861	***ATLAS***	23
1.2	26-11-1863	***MENORCA***	23
1.3	16-05-1889	***PUERTO MAHÓN***	24
1.4	23-02-1897	***MENORQUÍN***	25
1.5	22-03-1898	***VILLE DE ROME***	26
1.6	12-01-1900	***TUNIS***	31
1.7	26-10-1906	***ISAAC PEREIRE***	33
1.8	12-02-1910	***GÉNÉRAL CHANZY***	41
1.9	29-12-1910	***DAGFIN***	74
1.10	09-01-1911	***COMERCIO***	74
1.11	02-20-1913	***PIONNIER***	78
1.12	04-12-1913	***MENORQUÍN***	78
1.13	09-01-1914	***LES BALÉARES***	79
1.14	16-01-1916	***FOURNEL***	80
1.15	23-02-1927	***TERESA TAYÁ***	82
1.16	13-11-1917	***PETRUS***	83
1.17	11-03-1918	***ROBERTO***	83
1.18	08-07-1918	***INDUSTRIE***	85
1.19	10-02-1919	***PRESEN***	85
1.20	02-11-1919	***SENATEUR RAYMON***	85
1.21	23-03-1929	***LUX*** *y* ***VIDAUBAN***	86
1.22	03-06-1921	***V. PUCHOL***	86
1.23	26-10-1921	***TORRE DEL ORO***	87
1.24	07-02-1922	***MAHÓN***	93
1.25	11-10-1922	***EUGÈNE PEREIRE***	93
1.26	11-12-1922	***MAHÓN***	94
1.27	14-01-1923	***BOLIVIA***	95

PARTE PRIMERA: DE LOS GRANDES BUQUES

Nº orden	Fecha	Buque o embarcación	Página
1.28	10-01-1923	*AXEL BUSK*	95
1.29	12-01-1924	*JORGE JUAN*	95
1.30	19-03-1925	*SICILIER*	96
1.31	30-04-1926	*BALEAR*	97
1.32	08-02-1927	*TENERIFFA*	97
1.33	17-08-1927	*EMILE BAUDOT*	97
1.34	26-01-1928	*MONTE TORO*	98
1.35	31-10-1928	*VILLE DE BÔNE*	100
1.36	02-01-1929	*MALAKOFF*	100
1.37	09-01-1929	*GLAUCO*	112
1.38	07-04-1929	*IOANNIS*	113
1.39	10-06-1929	*MAHÓN*	116
1.40	0211-1929	*OLIB*	119
1.41	12-11-1929	*REY JAIME I*	119
1.42	23-11-1929	*REY JAIME II*	120
1.43	02-02-1930	*MONTE TORO*	121
1.44	11-02-1930	*VILLE DE BÔNE*	121
1.45	08-12-1931	*REY JAIME II*	122
1.46	16-08-1932	*ANNINA*	122
1.47	17-10-1932	*HERNIA*	126
1.48	06-02-1933	*REY JAIME II*	127
1.49	14-11-1934	*CIUTAT DE REUS*	136
1.50	27-02-1936	*CIUDAD DE TARRAGONA*	136
1.51	09-01-1942	*JUMIÈGES*	137
1.52	10-01-1942	*LAMORICIÈRE*	138
1.53	12-11-1946	*CIUDAD DE MAHÓN*	199
1.54	12-01-1949	*LARIVEN*	200

PARTE PRIMERA: DE LOS GRANDES BUQUES

Nº orden	Fecha	Buque o embarcación	Página
1.55	16-09-1949	***ROSA***	201
1.56	28-09-1949	***ELVY***	201
1.57	04-01-1950	***SANIA C***	201
1.58	17-12-1952	***FRANCISQUITA***	201
1.59	15-01-1958	***SEIRSTAAD***	210
1.60	30-11-1959	***CIUDAD DE ALICANTE***	210
1.61	12-04-1960	***CIUDAD DE VALENCIA***	212
1.62	25-08-1971	***KONSUL I***	214
1.63	09-10-1973	***NEJMA***	215
1.64	03-02-1974	***FRANCINA***	216
1.65	26-08-1975	***CIUDAD DE IBIZA*** y ***DÓMINE***	231
1.66	11-08-1976	***URONA***	233
1.67	01-10-1981	***LISA O***	235
1.68	30-11-1981	***DELFÍN DEL ALBORÁN***	236
1.69	19-12-1981	***BENIL***	239
1.70	24-01-1982	***JOELLE***	260
1.71	08-12-1982	***CIUDAD DE COMPOSTELA***	265
1.72	25-04-1983	***GELINKA***	266
1.73	12-03-1985	***CAMPOTEJAR***	266
1.74	31-05-1987	***AMELIA***	266
1.75	25-11-1982	***GEORGIA K***	267
1.76	12-11-1996	***ROLÓN PLATA***	279
1.77	10-11-2001	***ARKONA***	281

PARTE PRIMERA: TIEMPOS DE GUERRA

Nº orden	Fecha	Buque o embarcación	Página
2.1	19-06-1916	***MARIO CI***	285
2.2	26-06-1916	***FOURNEL***	286
2.3	26-06-1916	***CLARA***	287
2.4	28-06-1916	***ROMA***	288
2.5	28-06-1916	***MONGIBELLO***	289
2.6	28-06-1916	***PINO***	290
2.7	02-06-1917	***MAHÓN***	291
2.8	25-10-1937	***CHASSEUR - 91***	291
2.9	12-03-1942	***JUNKERS JU 88 A4 (Avión germano)***	292
2.10	11-09-1943	***PEGASO*** e ***IMPETUOSO***	300

PARTE PRIMERA: DE LAS MARINAS MILITARES

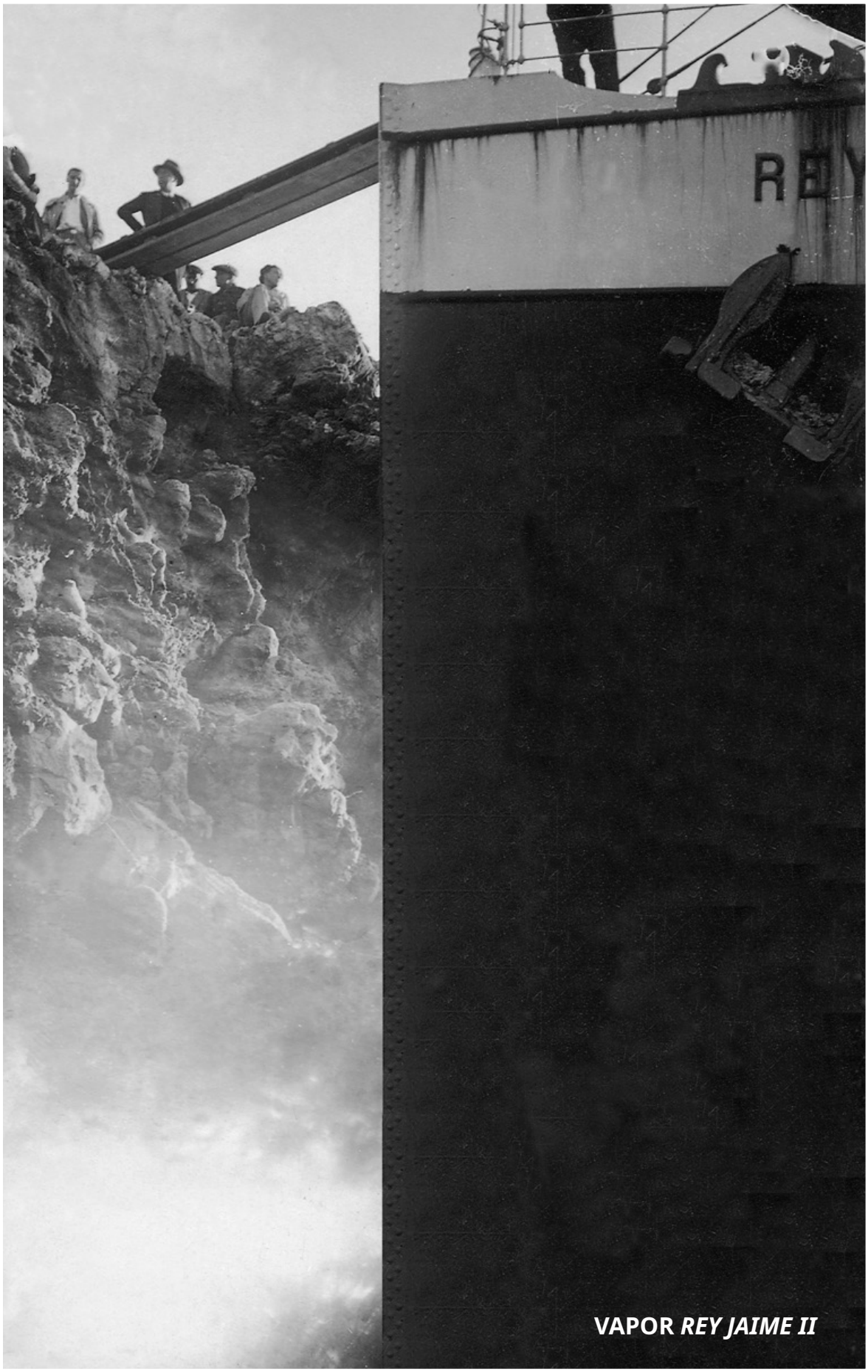
Nº orden	Fecha	Buque o embarcación	Página
3.1	01-01-1861	***HEIDIN***	345
3.2	28-02-1865	***CHRISTOPHE COLOMB***	345
3.3	11-08-1865	***Lanchón***	346
3.4	08-01-1883	***ALSEDO***	346
3.5	16-03-1889	***NAVARRA***	346
3.6	18-05-1891	***POLLUX***	347
3.7	18-11-1891	***MARS***	348
3.8	18-03-1898	***TORPEDERO Nº 156***	348
3.9	13-11-1912	***PELAYO***	349
3.10	01-01-1920	***LANCHA Nº 1***	351
3.11	18-06-1923	***DÉDALO***	352
3.12	04-07-1924	***MONTURIOL***	356
3.13	16-04-1925	***Dirigible***	357
3.14	05-03-1926	***Bote***	358
3.15	21-12-1926	***MOTORA INTENDENCIA Nº 1***	358
3.16	06-08-1929	***RANCE***	361
3.17	05-03-1930	***ESCAUT***	361

FAR DE FAVÀRITX

NAUFRAGIOS Y PECIOS EN LA COSTA DE MENORCA

PARTE I

1 - DE LOS GRANDES BUQUES



VAPOR *REY JAIME II*

Se ha dado cabida en esta primera parte a los acaecimientos referidos a buques de grandes esloras de tipo comercial, así como averías y arribadas forzosas que motivaron una gran resonancia en la prensa local del momento por la relevancia de los hechos

> 1.1 *ATLAS*

El 8 de octubre de 1861 entraban los vapores ***Berwich*** y ***Brandon***, portando a remolque este último al denominado ***Atlas***, al cual habían encontrado a la deriva por causa de una avería en la máquina. Al día siguiente sería reconocido por los maquinistas de los otros dos vapores quienes dictaminarían que el buque no podía continuar viaje por sus propios medios por lo cual se debería de telegrafiar al puerto de Marsella con el fín de que se se ordenara la salida de un nuevo vapor capaz de llevárselo a remolque. Por este motivo y gracias a las intensas gestiones realizadas por el comandante de Marina con sus superiores se conseguía la autorización necesaria para que pudieran ser desembarcadas en el ínterin 800 reses de ganado lanar que se encontraban a bordo las cuales no habían probado el agua desde hacía ya cinco días. Como dato anecdótico cabe citar que, al ser desembarcadas, se lanzaron éstas presurosas y sin que pudieran ser paradas a beber el agua del mar una vez alcanzada la orilla. A la anochecida del 11 y en 34 horas de navegación llegaba procedente de Marsella el vapor francés ***Actif***, de 88 toneladas y 120 CV. Iba al mando del capitán Mr. Dubois y su llegada a este puerto obedecía a haber recibido la orden de llevarse a remolque hasta el de Marsella al vapor mercante ***Atlas***.

> 1.2 *MENORCA*

A las diez y media de la mañana del día 26 de noviembre de 1873 fondeaba en el puerto de Ciutadella procedente de Barcelona el vapor-correo ***Menorca***, siendo portador de varias sacas de correspondencia y de dos compañías del Arma de Artillería, las cuales venían a relevar a las actualmente destinadas en Menorca. El vapor había salido del puerto de Barcelona a las cuatro de la tarde del día 25, haciendo rumbo entre Mallorca y Menorca, aproximándose más a la primera. Sería entonces cuando una densa niebla sobrevendría del horizonte originando una fortísima cerrazón que acompañaría al barco durante todo el resto de su viaje, que proseguiría su capitán sin mayor

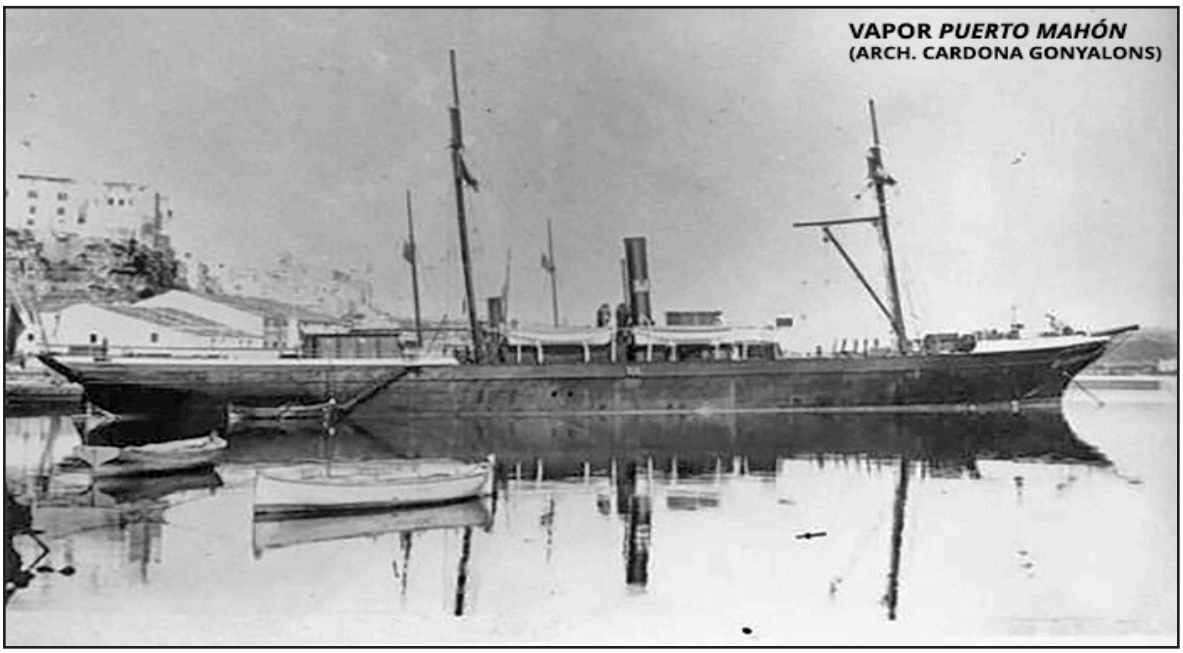
VISTA DE LA FLOTA MERCANTE MAHONESA
(ARCH. CARDONA GONYALONS)

dificultad. No era la primera vez que surgía dicho inconveniente. Serían las cinco de la mañana del día 26 cuando se oyeron por la proa del buque unos fuertes gritos procedentes de varias gargantas: "¡Vapor atrás!, ¡vapor atrás!".

El capitán señor Victory, que se encontraba sobre el alcázar y que había imaginado que algún peligro se debía cernir sobre ellos proveniente de aquella zona, por existir riesgo de colisión con otro buque, observaba horrorizado que iba a chocar con la misma costa, exactamente contra el acantilado del *Cap de Banyos*, cercano al puerto de Ciutadella. Habían tenido la gran suerte de que se encontrara en las inmediaciones un *llaüt* de pesca tripulado por el patrón ciudadelano Juan Torres, que sería quien diera la voz de alarma junto con sus compañeros de tripulación, evitando con ello una verdadera catástrofe. El capitán del vapor ordenó inmediatamente dar marcha atrás. Al ciar el buque, el único daño que resultaría del accidente sería la rotura de parte de su bauprés. Se dio la circunstancia de que entre los pasajeros que viajaban a bordo se acordó organizar una suscripción a la que se añadirían los miembros de la tripulación del barco, para realizar un obsequio en agradecimiento a quienes fueron sus proverbiales salvadores, patroneados por el patrón Juan Torres. El día 29 del mismo mes, entraba el barco en reparación en los astilleros del puerto de Barcelona a fin de sustituir una pieza de su máquina y, más adelante, se le reparó el bauprés dañado con el accidente. Curiosamente, aproximadamente un año más tarde, sería dado de baja de la flota activa de la empresa.

> 1.3 *PUERTO MAHÓN*

El día 16 de mayo de 1889 arribaba al puerto de Maó el vapor perteneciente a la Sociedad Mahonesa de Vapores ***Puerto Mahón*** con graves daños en su proa. Se trataba de un vapor con


VAPOR *PUERTO MAHÓN*
(ARCH. CARDONA GONYALONS)

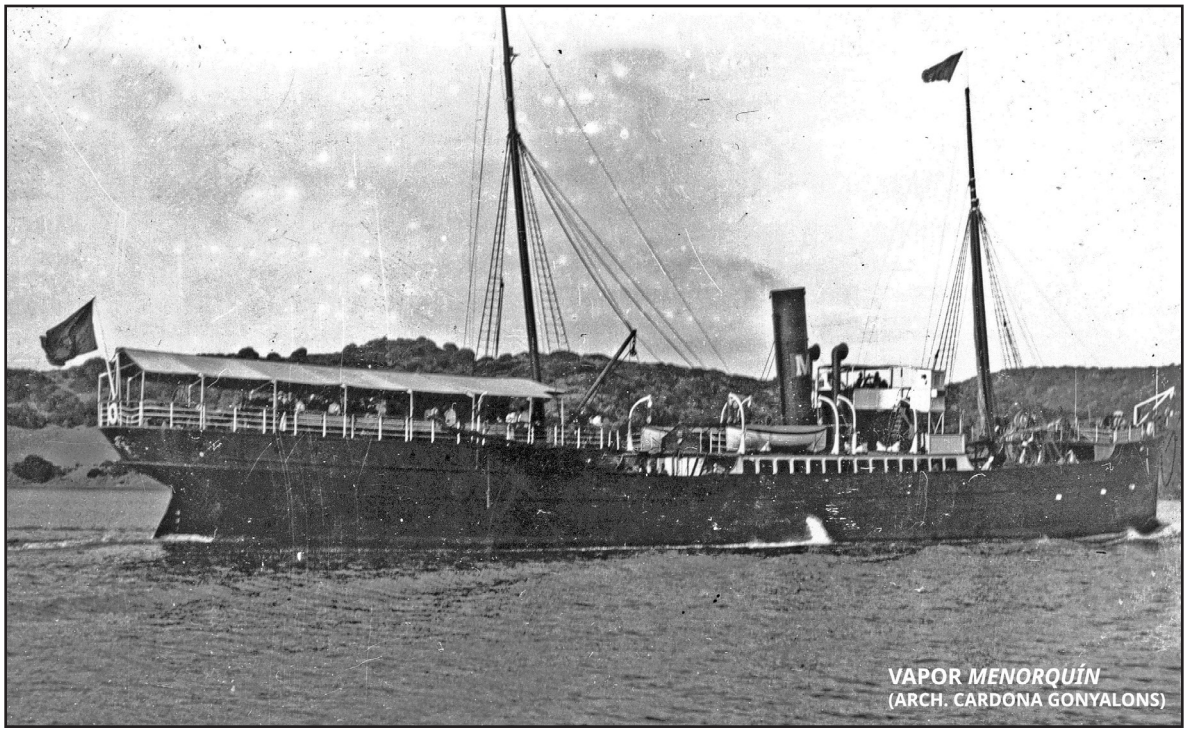
casco de hierro construido en unos astilleros británicos que, con un desplazamiento de 598 toneladas, medía 61 metros de eslora y 7,70 de manga. Cuando fue adquirido (pertenecía a la naviera catalana Pablo María Tintoré), se denominaba ***Ebro***. Tenía su proa del tipo violín, estando aparejado mediante dos palos. La máquina de vapor tenía una potencia de 380 caballos capaces de conferirle una velocidad de 10 nudos. Tales averías eran el resultado del accidentado viaje que había iniciado el día anterior en que había zarpado desde Barcelona hacia Maó con escala prevista en el puerto de Alcúdia. Navegando la costa norte mallorquina, una densísima niebla que producía una gran cerrazón se cernió sobre toda la zona, de forma que el timonel del vapor no pudo en modo alguno identificar el Faro de Formentor, totalmente invisible a causa de la densidad de la niebla. Sin que pudiera evitarse, súbitamente el buque colisionaba contra el acantilado en un punto situado entre el Cabo Catalunya y el Cabo Formentor, sufriendo daños de consideración en su proa. Como quiera que el tiempo era bueno y la mar permanecía encalmada, continuó navegando por sus propios medios hasta alcanzar el puerto mahonés donde sería minuciosamente revisado. Se

pudo comprobar que los daños estaban todos localizados en su obra muerta.

> 1.4 *MENORQUÍN*

En la maniobra de salida del puerto de Maó para dirigirse a Barcelona, vía Alcúdia, cuando se encontraba navegando hacia la llamada *Plana de Calafiguera*, en el puerto de Maó, unas fuertes ráfagas de viento del N que salían acanaladas desde el interior de cala *Rata* dominaron por completo al vapor correo ***Menorquín***, de tal forma, que le hicieron abordar al acorazado de la Marina española ***Vizcaya*** el cual se hallaba fondeado en aquella zona.

Transcurría el 23 de febrero de 1897. No bastaron las oportunas maniobras realizadas por el capitán del vapor quien, al observar que el barco no le respondía según costumbre al estar bajo dominio del viento acanalado procedente de cala *Rata*, mandó parar la máquina y posteriormente ciar a fin de reducir las consecuencias del ya inevitable abordaje. El ***Menorquín*** sufrió ligeras averías en su pie de roda y también leves serían las consecuencias para el ***Vizcaya***. Tras el encontronazo, volvió el primero a amarrar a su apostadero procediendo a desembarcar al pasaje y a evacuar la carga general que transportaba. Una vez transferida a otro buque de la misma compañía, desamarraba nuevamente para ir a colocarse frente al varadero del *Arsenal* para ser reconocido y posteriormente reparado, trabajos que incluirían la sustitución de algunas de sus



VAPOR *MENORQUÍN*
(ARCH. CARDONA GONYALONS)

planchas que habían quedado excesivamente abolladas.

Por su parte el ***Vizcaya*** viró su ancla y navegó hasta el *Arsenal* para amarrar en la *Illa d'en Pinto* a fin de recibir igualmente la asistencia necesaria por parte de los operarios de La Maquinista Naval. Los daños sufridos por este último y aceptados por el Ministerio de Marina ascendieron a la cantidad de 25.000 pesetas.

El ***Menorquín*** poseía casco de hierro y estaba propulsado por una máquina de vapor de 160 caballos capaz de conferirle una velocidad de crucero de 11,6 nudos. De 931 toneladas de desplazamiento, medía 66 metros de eslora, 9,20 de manga y tenía un calado de 4,55. Había sido botado en 1881 en los astilleros escoceses de Paisley pertenecientes a H. Mc.Intyre & Co. con el nombre de ***Palma*** por encargo de la naviera mallorquina La Isleña, Empresa Marítima a Vapor, para dedicarlo a la línea entre Barcelona y Palma. En 1893 era adquirido por La Menorquina, Sociedad de Navegación, naviera que estaba presidida por el empresario mahonés don Guillermo Goñalons, llegando a este puerto el 7 de mayo siendo recibido por gran número de curiosos que se habían desplazado al puerto para poderlo ver llegar. Antes de la venta había sido sometido a una rigurosa modernización que incluiría parte de la máquina, trabajos que se llevarían a cabo

en los reconocidos Talleres Nuevo Vulcano, de Barcelona. Tras efectuar singladuras de todo tipo en las que primaría la línea Barcelona-Maó, la compañía se fusionaba con la Sociedad Mahonesa de Vapores dando origen a La Marítima, Sociedad Mahonesa de Vapores.

> 1.5 *VILLE DE ROME*

Sobre las ocho de la mañana del 22 de marzo de 1898 se dirigieron al cónsul francés en Maó varios extranjeros para dar conocimiento del naufragio del vapor de nacionalidad francesa denominado ***Ville de Rome*** que había tenido lugar sobre las dos de la madrugada en la costa nordeste, para solicitar el debido auxilio para los pasajeros náufragos, los cuales se hallaban a la orilla misma del mar en lugar próximo al del accidente. Los náufragos se encontraban literalmente sitiados en el lugar, debido a las escabrosidades del peñal que los circundaba y a la amenaza continua de ser víctimas del oleaje, de aumentar el viento que soplaba aquella mañana. Inmediatamente, el funcionario francés se puso en contacto vía telegrama con la oficina en Marsella de la armadora del vapor siniestrado, la Compagníe Générale Trasatlántique, dando cuenta de lo sucedido para que se dictaran instrucciones y se pusieran en marcha los medios necesarios para atender al pasaje y tripulación, así como para la posible recuperación del buque. Seguidamente dispuso que un centenar de hombres acudieran al *Clot d'en Mora*, lugar cercano al suceso y que está situado entre el Cap Negre y es Murtà, yendo él mismo a organizar todo el salvamento y tras grandes esfuerzos y, sobre todo, gracias a la participación de varias embarcaciones de pescadores, pudieron rescatar utilizando cabos a todo el pasaje y la tripulación, así como recuperar la caja de caudales, la documentación, 68 sacas de correspondencia, diversos equipajes y muchos otros efectos.

El lugar del accidente de este vapor fue situado, en los medios escritos de la época y desde un principio, en el denominado *Clot d'en Mora*, cuando en realidad el lugar exacto del embarrancamiento fue en los bajos existentes en el acceso del denominado *Racó des Cap Negre*, bastante más próximo del extremo del cabo del mismo nombre. El lugar de desembarco tanto debe localizarse en este último punto como en el *Clot d'en Mora*. El primero, por tener más accesible la parte superior del acantilado que tuvieron que alcanzar los pasajeros y la tripulación, al ofrecer los senderos más generosos; el segundo, porque podían permanecer en el *macar* allí existente esperando la ayuda que los otros marcharon a solicitar.

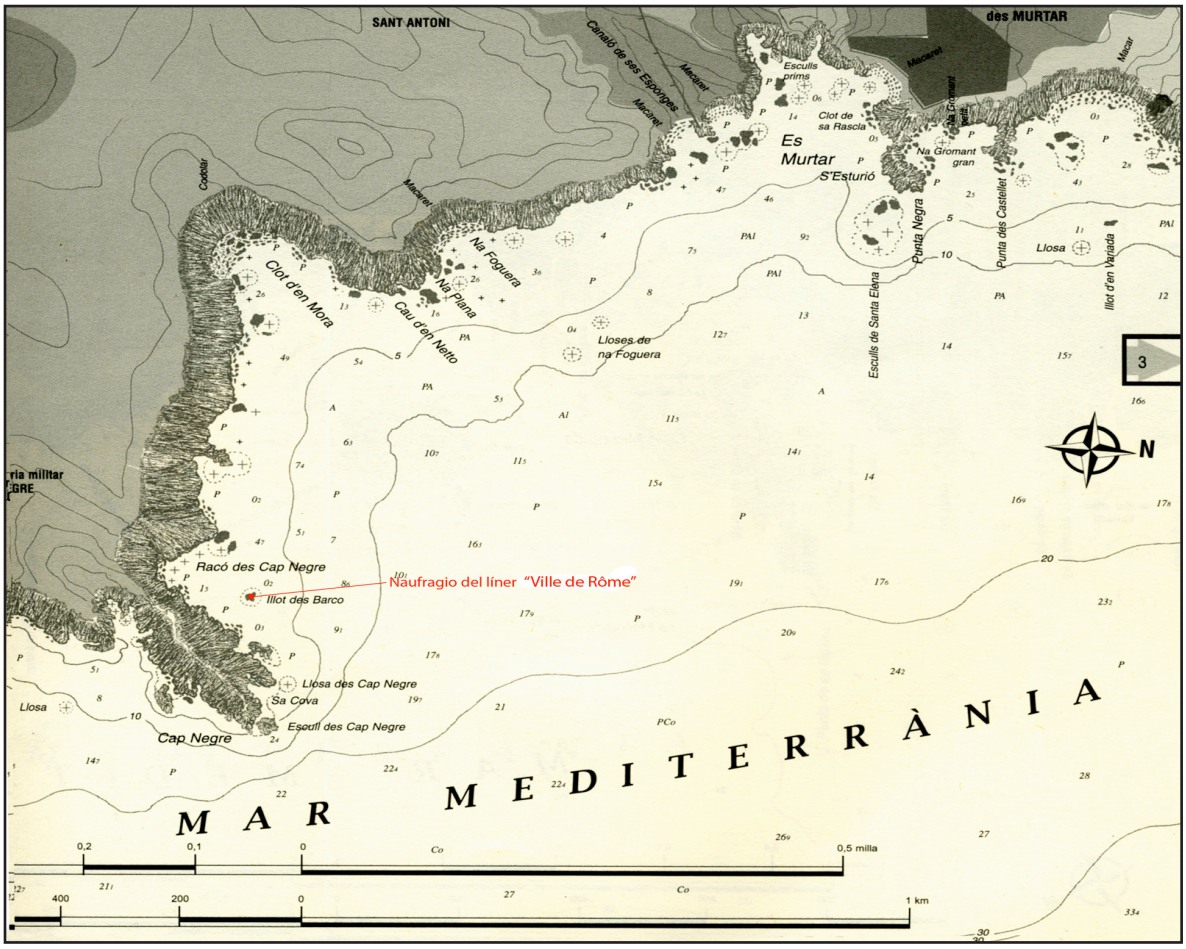
Tanto el gobernador Militar, como el jefe de la *Fortaleza de Isabel II* de la *Mola* y el comandante de Marina habían respondido de inmediato, acudiendo al lugar del suceso el jefe, el práctico mayor, fuerzas de la Guardia Civil, de los Carabineros, soldados del arma de Infantería de la Fortaleza, el director del Puerto, el administrador y el interventor de la Aduana, así como bastantes voluntarios particulares quienes hicieron todo lo que pudieron en ayuda de los náufragos.

Sobre las causas del accidente parece ser que fueron achacadas a la inmensa oscuridad de aquella noche, que impidieron al capitán saber con exactitud en qué punto se encontraba, causas que se confirmarían por las explicaciones de quienes se hallaban a bordo en ese momento. Existía además, en el momento del embarrancamiento, una niebla muy cerrada potenciada por una pertinaz llovizna. Tampoco se podía ver faro alguno desde el puente en los momentos previos del accidente pero, al descubrir el capitán que se encontraba escasamente a unos 100 metros de la costa comprendió el peligro inminente que amenazaba al vapor y a sus ocupantes,

por lo que mandó parar inmediatamente la máquina. Con ello pudo evitar que se estrellara contra la costa, pero no el duro encontronazo contra los bajos que en aquella zona surgen del fondo sin llegar a velar y que resultarían mortales para su barco.

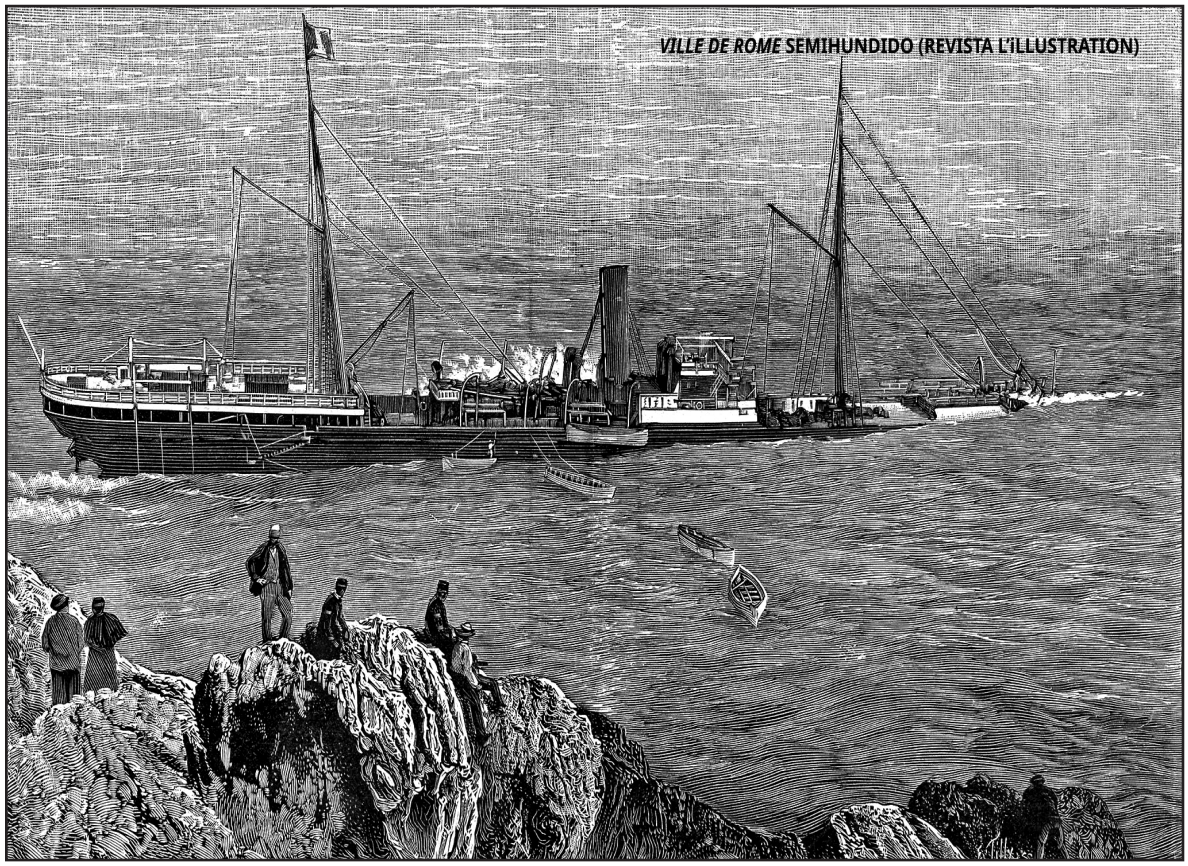
La sacudida fue terrible y debido a ello se le abrieron varias vías de agua inundándosele rápidamente los compartimentos de la sala de máquinas, quedando definitivamente varado entre las rocas y en una situación muy peligrosa. La consternación entre el pasaje fue terrible. Como suele suceder en estos casos, todos deseaban ser el primero en salvarse pero como la cerrazón de la noche era tan intensa, resultaba del todo imposible reconocer el terreno y ver en qué situación se encontraban. Hubo quienes fueron a parar al agua, pudiendo asirse a las rocas y los peñascos que les quedaban muy cerca, aunque con suma dificultad. Parece ser que fueron las mujeres que iban a bordo quienes precisamente mostrarían más serenidad en esos delicados momentos. Con el cinturón salvavidas puesto unas, y sin él otras, fueron colocándose en los botes de salvamento pudiendo poco después desembarcar en el *macar* existente en la ensenada tras los lógicos peligros. Ya con la llegada del nuevo día, algunos de los pasajeros realizarían un verdadero esfuerzo al conseguir salvar y coronar el acantilado, continuando a pie posteriormente hasta la población en demanda de auxilio.

El ***Ville de Rome*** era un vapor con casco de hierro de 1.600 toneladas de desplazamiento, 98,57 metros de eslora y 10,44 de manga que iba comandado por el capitán Mr. Beauchet en el momento del naufragio. Tenía a sus órdenes una tripulación de 60 hombres y, en este viaje, transportaba 117 pasajeros de diferentes nacionalidades con destino al puerto de Argel, tras haber salido de Marsella el día 21 último a la una de la tarde. Sobre su historia cabe citar que había sido construido en 1880 en los astilleros de A & J Inglis Ltd., de Glasgow (Ingla-

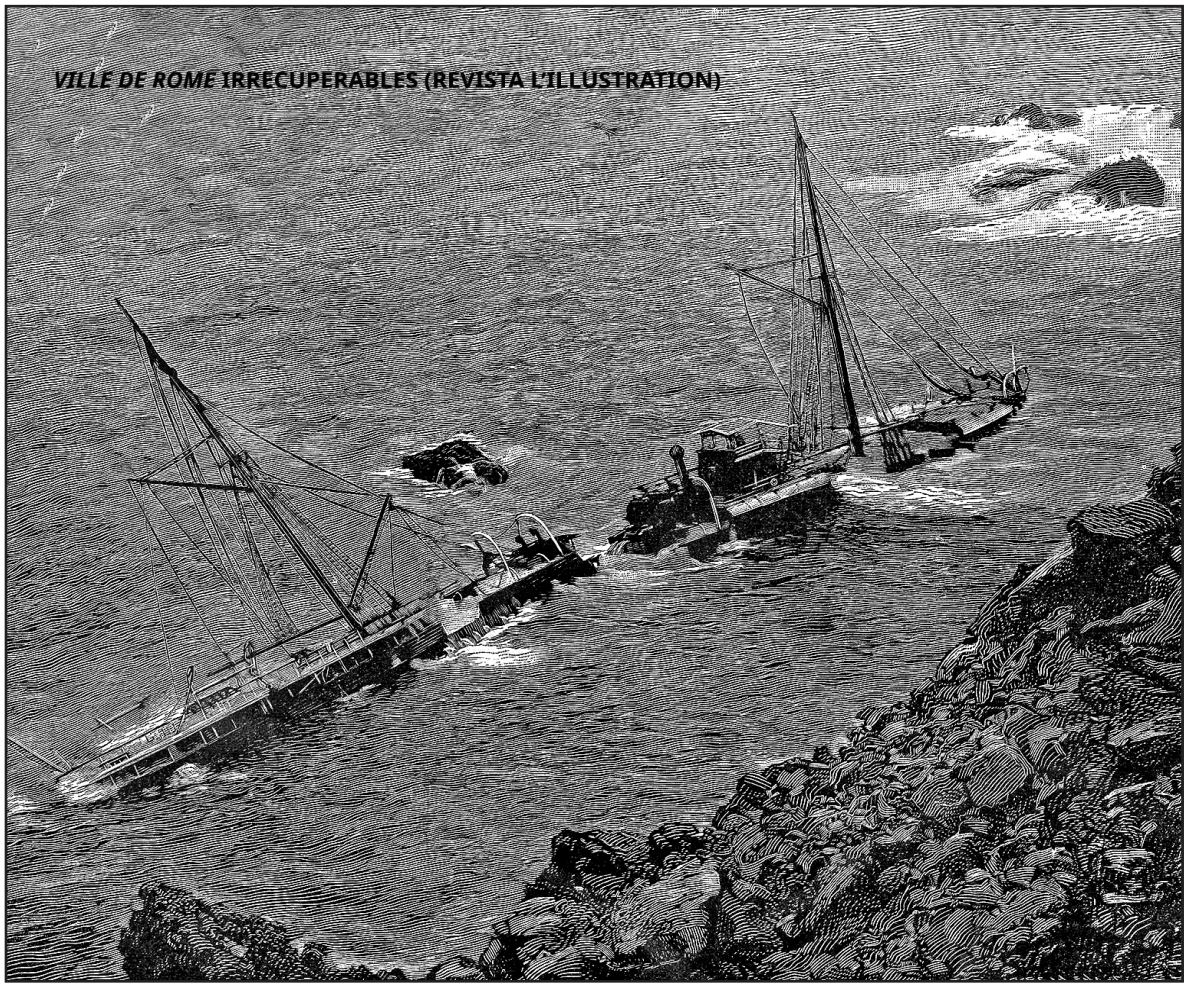


terra) siendo el número 5 de una serie de 12 unidades, entrando en servicio en 1881, aunque sería completamente reformado en Penheet (puerto cercano a Saint Nazaire) en 1991, instalándosele al propio tiempo una máquina de triple expansión tipo Compound que le confería una velocidad de crucero de diecisiete nudos a la hora merced a sus 2.100 caballos de potencia y una hélice. Curiosamente llevaba montados en su cubierta dos cañones.

ES CAP NEGRE



VILLE DE ROME **SEMIHUNDIDO (REVISTA L'ILLUSTRATION)**



VILLE DE ROME **IRRECUPERABLES (REVISTA L'ILLUSTRATION)**

Entre sus pasajeros se contabilizaban diecisiete señoras, varios niños y de entre las personalidades a bordo había que destacar a Mr. Guillermín, alcalde de Argel; Mr. Jean Melé, miembro de la Cámara del Sindicato Comercial, un juez, dos capitanes de Artillería, 2 oficiales de la Armada francesa y varios soldados de tropa. También viajaban varios monjes conocidos en Argelia como "padres blancos". Mientras el buque quedaba custodiado por la fuerza pública, los pasajeros eran transportados en botes y desembarcados en Es Castell desde donde eran trasladados a Maó. A medida que iban llegando a la ciudad eran socorridos por la familia, amigos y vecinos del cónsul y tras las primeras atenciones fueron hospedados en las fondas y casas de huéspedes existentes, excepto trece individuos que viajaban en calidad de presos, por lo que fueron alojados en el Cuartel de la Explanada y en el cuarto de detenidos de la ciudad.

En los primeros trabajos realizados fueron recuperados todos los efectos del pasaje, que junto a la correspondencia y otros objetos quedaban custodiados en la Aduana. El pasaje, posteriormente, se dedicó a pasear y a tomar fotografías de la ciudad. El día 24 llegaba otro buque desplazado por la misma compañía, el ***Ville d'Alger***, al mando de su capitán Mr. Pérdriguez, con una tripulación de sesenta y cinco hombres además de quince pasajeros, que venía a hacerse cargo del pasaje y dejar a dos ingenieros de la armadora desplazados en comisión de servicio con el fin de estudiar las condiciones en que había quedado el vapor sobre el terreno e intentar recuperar tanto a éste como su carga, puesto que se encontraría en inminente peligro de desatarse el norte duro, algo bastante habitual en la época.

Serían las dos de la tarde cuando enfilaba la bocana tras haber realizado una parada técnica en las inmediaciones del *Cap Negre* para desembarcar a ambos ingenieros quienes habían venido acompañados de un equipo de buzos que comenzarían de inmediato sus trabajos de reconocimiento de la obra viva. Pronto trasladaban sus observaciones a los dos técnicos: el vapor se hallaba asentado sobre un bajo de 10 metros de altura que penetraba en el interior del buque unos 3 metros y, también, sobre otros dos peñascos de menor envergadura que penetraban el uno 2 metros y el otro 1 metro en el casco. A la vista de la exposición de la situación los técnicos informarían que el buque se encontraba en un paraje que ofrecía serias dificultades para realizar los trabajos de reflotamiento pero que se intentaría todo lo posible para llevarlos a cabo. También se contaba para lograrlo con varios aparatos y equipos que se habían transportado desde Marsella exprofeso para la operación. Esa tarde se esperaba otro buque con más material, el ***Lou Cettori***, de 622 toneladas y 27 tripulantes al mando del capitán Mr. Dapeló y en las siguientes fechas un remolcador danés, el ***E.M. G. Svitzer***, de 159 toneladas, capitán Mr. Pedersen, especializado en los trabajos de recuperaciones, contratado al efecto; portaba a dos pasajeros. También llegaría, procedente de Gibraltar, el remolcador de nacionalidad sueca ***Herakles***, al mando del capitán Mr. C.A. Grundelnis, con 30 tripulantes y dos pasajeros. En los tres buques venían representantes de otras tantas compañías especializadas en salvamentos marítimos al objeto de inspeccionar sobre el terreno la situación y el estado del vapor siniestrado y remitir un informe a sus respectivos armadores. Tras comprobar la situación real y constatar la imposibilidad de poder recuperarlo, decidieron abandonar la operación. El día 26 zarpaban nuevamente con destino a sus puertos de procedencia, excepto el ***Herakles***, que pondría rumbo a Argel.

Varios de los náufragos presididos por el alcalde de Argel se habían reunido en el Café del Centro y tras decidir que debían de presentar una reclamación a la compañía por los daños y perjuicios que les había causado el accidente redactaron un escrito que entregarían al vicecónsul de Francia para que fuera publicado en la prensa local como agradecimiento. El funcionario redactó de inmediato una nota que decía así:

"Habiéndose presentado ante este Viceconsulado una comisión de pasajeros del vapor trasatlántico francés ***Ville de Rome***, que tuvo la desgracia de naufragar en la costa norte de esta Isla, presidida por Monsieur Guillermín, Alcalde de Argel, con el objeto de que hiciera público en nombre de la tripulación y el pasaje el sincero agradecimiento que sentían por el pronto y eficaz socorro que las Autoridades Militares, Eclesiásticas, Cuerpo de Aduanas, Dirección de Sanidad e innumerables personas entre las que debo de recordar a don Jaime Ferrer, farmacéutico, don Mariano Gil y don Ignacio Roca, empleados de Aduanas, etc. que les habían prestado, así como por las demostraciones de simpatía de que habían sido objeto por parte de todos los habitantes de esta Ciudad, tengo la satisfacción de cumplir tan honroso encargo de manifestar públicamente que los expresados pasajeros, según manifestación propia, guardarán imperecedero recuerdo de la buena acogida que les ha dispensado, en su desgracia, el pueblo de Mahón. Por mi parte también debo dar público testimonio de gratitud, hacia todas las Autoridades, empleados e individuos particulares que con desinteresado apoyo han contribuido a llevar a cabo obra tan humanitaria,

especialmente hacia el General Gobernador y el Obispo de Menorca. 26 de marzo de 1.898. El Vicecónsul de Francia, P. B. Valls".

Y a las cinco de la tarde el ***Ville d'Alger*** largaba sus amarras y zarpaba rumbo a su destino llevándose a bordo a la mayor parte de los náufragos. Muchísima gente había bajado al muelle de la Aduana para despedirles, los cuales continuaban manifestando sus pruebas de agradecimiento por las atenciones recibidas de la población. Pero desgraciadamente la tramontana haría acto de presencia a los pocos días, levantaba la mar y el día 28 el liner francés se partía en dos, comenzando a salir a flote muchos de los efectos que aún se encontraban a bordo los cuales eran sistemáticamente recuperados al llegar a las inmediaciones de la costa para ser custodiados por los Carabineros y, después, trasladados a la Aduana a fin de evitar los posibles actos de pillaje. El 9 de abril tenían que salir a subasta varios efectos recuperados que estaban depositados en esta última, tales como bidones de aceite, aceites de resina, quesos, nueces, harina, aceitunas, jabón, etc. que se habían recuperado del vapor hundido, llevando personalmente los trámites el vicecónsul señor Valls. Para el 14 de mayo salía a subasta el casco con el resto del material recuperado. Entre las especificaciones de la subasta constaba que, tras haber sufrido últimamente el buque una remodelación, las dos calderas grandes y la pequeñas eran nuevas y la hélice era de bronce. También figuraban las dos anclas con sus cadenas, tres maquinillas, toda la máquina, tuberías compuestas mayormente de cobre, molinete, carbón, materias grasas, etc. Así mismo, el día 2 de agosto llegaba al puerto de Mahón el vapor mercante de bandera española ***Veloz***, con objeto de proceder a la recuperación de los restos del vapor, para lo cual era portador a remolque de una pontona. Los trabajos serían ejecutados por cuenta de una empresa particular que había ganado la subasta.

En el mes de mayo de 1902 todavía se podía ver al personal de dicha empresa trabajando en sus labores de recuperación en el lugar del naufragio. Actualmente pueden distinguirse perfectamente diversas manchas del óxido desprendido por las planchas y parte de la quilla que permanecen aún sepultadas y prácticamente descompuestas bajo la arena, cascajo y diversa vegetación que puebla el fondo marino en el lugar del suceso.

> 1.6 *TUNIS*

El 12 de enero de 1900 la climatología continuaba castigando a Menorca con un crudísimo temporal y vientos huracanados del N que se iniciaran el día 5, aumentando con algunas lloviznas acompañadas de nieve. En la mañana del dia 13, varios transeúntes de la población de Ciutadella

creían haber visto pasar frente a la bocana de su puerto al vapor ***Ciudad de Mahón***, a pesar de haber anunciado la jornada precedente que regresaba al puerto de origen debido al fortísimo temporal desencadenado. Algunos incluso creyeron entrever que el vapor dirigía su proa en demanda de la bocana del puerto ciudadelano. El tiempo había aflojado un poco en lo que al vendaval de las últimas horas se refería, pero había en esos momentos una temperatura extremadamente fría. Poco después se comprendería que el barco avistado navegaba con dificultades y que tras haber ganado el resguardo de la costa sur, proseguía tomando rumbo E. Tras ello continuó con su forzada derrota hasta llegar a las inmediaciones de la *Illa de l'Aire*, remontando seguidamente hacia el puerto de Maó, quizás albergando la idea su capitán de ganar el resguardo que sin duda le ofrecería la *Mola*.

Pero el pabellón de aquel vapor era francés y llevaba sus palos aferrados, lo que daba a entender que tenía alguna avería de importancia en sus aparejos. En su recorrido se había encontrado con otros tres veleros que estaban fondeados muy cercanos a tierra aguantando hasta que el temporal remitiese. Una vez ganada la protección que le ofrecía el alto acantilado de la fachada sur de la *Mola* izó las banderas del C.I.S. en demanda de auxilio, circunstancia que fue puesta en conocimiento del vicecónsul francés, quien saldría inmediatamente en una lancha junto con el práctico del puerto señor Fuxá a pesar de las pésimas condiciones que ofrecía en aquellos momentos la mar. Cuando tras situarse a su costado subieron a bordo, el práctico aconsejó corregir la posición del barco buscándole la mejor protección posible que le ofreciera la península de la *Fortaleza de Isabel II*, con objeto de proceder a reparar las averías que, una vez subsanadas, le permitirían acceder con seguridad al interior del puerto. Sería por la tarde cuando alcanzarían su objetivo.

Hay que matizar que la tripulación presentaba un cuadro deplorable, al estar extremadamente fatigados por los considerables esfuerzos realizados durante los últimos días resistiendo la tempestad. Algunos de ellos estaban heridos de gravedad, contándose entre éstos el propio capitán y el 1er. oficial, circunstancia que impedía de hecho que el buque pudiera continuar en tales condiciones y carencias su viaje. Cuando el barco se encontró ya en el interior del puerto y amarrado, el vicecónsul se puso en contacto con el doctor Pons Alzina, al que suplicó que tan pronto como pudiera acudiera a bordo para realizar una primera exploración de los heridos y dictaminar en consecuencia.

Aquel barco era el ***Tunis***, un carguero considerado como de gran porte, que transportaba sal con destino al norte de Francia. Internado en el Hospital Civil, el 3er. maquinista explicaba la aventura corrida por el barco y sus tripulantes. Éste pertenecía a la Compagníe Hulin, de Rouen y se dirigía hacia Saint Malo cuando fue sorprendido por un furioso temporal al atravesar el área de influencia del Golfo de León y, no pudiendo en modo alguno continuar con su derrota, se puso proa al viento obligado por las tanto adversas como comprometidas circunstancias. A las tres de la madrugada del día 12 una terrible sacudida les hizo comprender que la cadena del timón se había partido. De inmediato se puso todo el personal a trabajar con el objeto de intentar remediar el problema y proceder a la reparación de tan importante pieza en el mecanismo de gobierno del buque. Pero como no había forma de dominar el barco, vióse de pronto inundado por las olas debido a los impresionantes golpes con que la mar se abatía sobre el casco que constantemente se ponía de través, convertido en verdadero juguete de la misma. El panorama se vislumbraba harto difícil para los azorados tripulantes en medio de una noche completamente oscura.

Los botes de salvamento que llevaba estibados en sus correspondientes pescantes fueron pronto pasto de las olas llenándolos de agua primero, aumentándoles extrordinariamente el peso, para arrancarlos de cuajo en otra de tantas embestidas sin que los asustados hombres pudieran hacer algo para impedirlo. Tanto las cámaras como la sala de la máquina pronto se vieron igualmente invadidas, sin ser posible evacuar el agua que había penetrado. Era imposible. Allí no se podía mantener nadie en pie. A las ocho de la mañana, cuando por fin había clareado un nuevo día, conseguían entre todos recomponer la cadena rota y, con ello, el mecanismo de gobierno del barco. Pero la reparación de fortuna duró tan sólo veinte minutos, en que volvía a romperse de nuevo aunque esta vez fue el otro ramal. La situación se hacía desesperada: todo lo que había sobre el puente, cámaras del capitán y de oficiales, estaba completamente destruido; tanto mobiliario como efectos personales y de equipajes, habían sido barridos por las enfurecidas olas. Las puertas de las escotillas también habían sido arrancadas o estaban prácticamente desprendidas. Ello habría dado origen a la pérdida o inundación de gran parte del cargamento que transportaba.

De esta suerte pasó el día y la siguiente noche. Sobre la una de la tarde del día siguiente lograban recomponer nuevamente el mecanismo de maniobra del timón, en el momento en que

comenzaban a distinguir en el horizonte las costas de la isla de Menorca. Puso, entonces, el capitán rumbo hacia a tierra intentando ponerse al abrigo que, sin duda, podía ofrecerle el puerto de Maó. Varios de los miembros de su tripulación se encontraban heridos, y los restantes llenos de contusiones. Las pérdidas materiales eran considerables a tenor de lo que se podía apreciar a simple vista y de milagroso calificaban todos el hecho de permanecer con vida dadas las circunstancias.

Al poco tiempo de entrar en el puerto y fondear, había subido a bordo el doctor Pons Alzina, quien dictaba las disposiciones necesarias para practicar una primera cura y la necesidad de ingreso en una institución sanitaria de otros. Subió, también, una comisión de la Cruz Roja que visitó al capitán, preocupándose por la salud de los heridos al tiempo que ofrecían material sanitario y una ambulancia para los traslados a realizar al Hospital Civil de la población. Procedía el buque de Salinas de Hieras y llevaba cuatro días de navegación. El día 14 visitaron el barco varios peritos nombrados por el vicecónsul francés para realizar la tasación de los desperfectos. Como había ocurrido un corrimiento de carga, se tuvieron que contratar varios trabajadores locales para palear la misma y restablecer nuevamente el equilibrio del buque y ponerlo en condiciones de poder continuar con la navegación. El corrimiento se había producido de estribor a babor al hallarse sin gobierno. El día 15 era inspeccionado por los buzos del Arsenal, los cuales reconocían el codaste y los herrajes del timón confirmando que los mismos habían sufrido movimiento y no estaban en condiciones para continuar la navegación. Seguidamente procedían a revisar el resto de la obra viva. Tres días después llegaba a bordo del correo ***Ciudad de Mahón*** un inspector de la compañía aseguradora y un representante de la armadora. Pero el tiempo seguía revuelto y así, en la noche del 18 al 19 recrudecía nuevamente y se formaba un durísimo temporal del N, mucho más fuerte que el sufrido los últimos días según informaban los partes meteorológicos: "El paso de las impetuosas corrientes de viento producen al chocar contra los edificios espantosos silbidos que degeneran en hórrido y continuado bramido...".

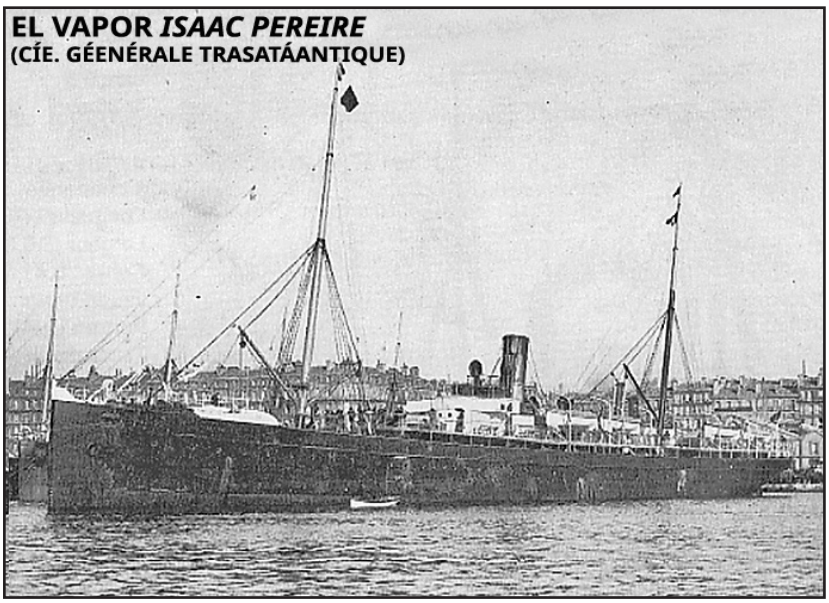
El ***Tunis***, que estaba amarrado en los muelles del *Andén de Levante*, impelido por las fuertes olas que el viento había levantado en el mismísimo puerto, sería materialmente arrancado de su apostadero, al ceder dos de los norays empleados. Como resultado de la violencia de los tirones que había estado realizando, destrozaba al propio tiempo el cantil del muelle en que estaban emplazados dichos norays, teniendo que asegurarse en su fondeadero utilizando sus anclas de respeto. Parecía como si el temporal quisiera terminar por todos los medios con el barco que se le había resistido. Otras embarcaciones habían igualmente garreado cediendo al empuje de las olas, con harto riesgo de estrellarse contra el muelle. Tuvieron que intervenir los marineros del Arsenal, tras ser enviados por el comandante de Marina, que estuvieron fondeando con el auxilio de anclas auxiliares a proa y a popa a todas las embarcaciones que se encontraban en peligro.

> 1.7 *ISAAC PEREIRE*

Serían las dos de la madrugada del día 26 de octubre de 1906, hora en que un fuerte aguacero acompañado de truenos y relámpagos se abatía sin tregua sobre la ciudad de Maó, cuando desde el propio puerto comenzáronse a oír las repetidas e insistentes pitadas de un buque y, de vez en cuando, podían observarse las luminarias emitidas por cohetes voladores que explotaban en el aire, signo inequívoco de demanda de auxilio, lo cual hacía suponer que un buque se encontraba necesitado de ayuda en algún lugar de la costa norte inmediata a la ciudad. Sobre las ocho de la mañana el funcionario destacado en la Vigía de Binissermenya confirmaba la noticia. Desde su punto de observación podía contemplar las señales que le hacía el de la Vigía de la Mola señalando un naufragio en las inmediaciones de *Sa Mesquida*.

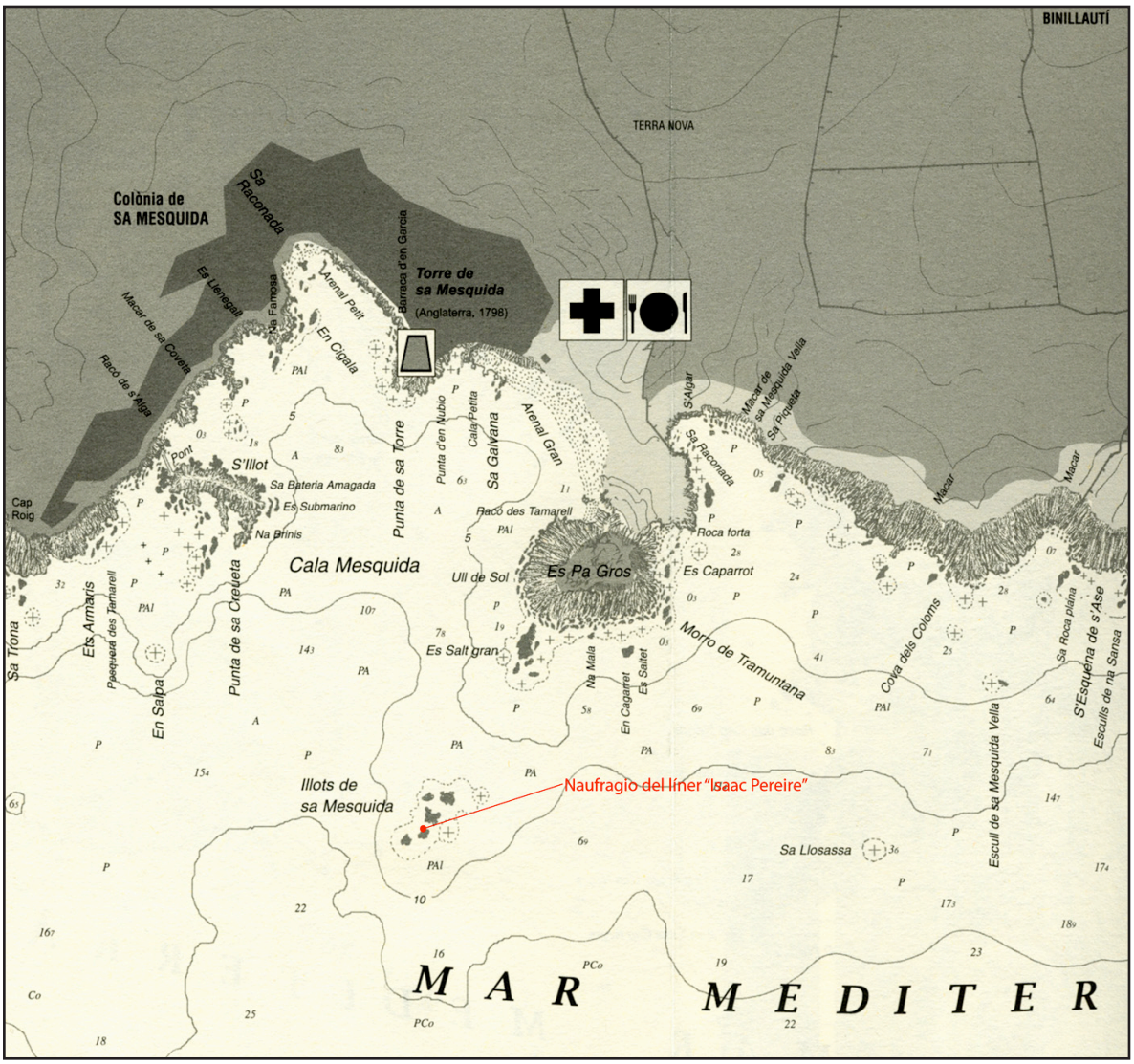
Tratábase el buque origen de la alarma el francés ***Isaac Pereire***, de 1.798 toneladas de desplazamiento, que a la una de la tarde del dia anterior había salido de Marsella con rumbo a Argel y que durante esa noche había embarrancado encontrándose frente a la zona de cala *Mesquida*, concretamente sobre los denominados *Illots d'en Mesquida*, unos bajos existentes a levante del *Pa Gros*. Llevaba a bordo en esos momentos 72 pasajeros y 60 tripulantes.

Como características principales cabe citar que medía 99,03 metros de eslora y 10,26 de manga, casco de hierro y había sido construido en los astilleros John Elder, de Glasgow (Inglaterra) estado propulsado por una máquina de vapor de 2 cilindros y 2.000 caballos de potencia y una hélice que le conferían una velocidad de crucero de 14,5 nudos, entrando en servicio en 1880. Era gemelo del ***Isaac Pereire***, de ***Abd El Kader***, formando parte de la serie de 12 unidades que completaban los ***Charles Quint***, ***Ville d'Oran***, ***Saint Augustin***, ***Moise***, ***Ville de Madrid***, ***Ville de***



Bone, Ville de Barcelone, ***Ville de Naples*** y ***Kleber***. El 8 de agosto de 1881 sufrió un incendio a bordo que le mantuvo fuera de servicio hasta enero de 1882. En 1891 fue sometido a una reforma completa y en 1903 se le habían sustituido las calderas por otras completamente nuevas.

Propiedad de la Compagnie Générale Transatlántique, cubría la línea como correo mixto entre los puertos de Marsella y Argel, habiendo tenido lugar su naufragio en las mismas condiciones que anteriormente sufriera su homólogo ***Ville de Rome***, al que había sustituido en la línea tras su pérdida. Con motivo de haberse aproximado durante la navegación a la costa norte menorquina, le había sido imposible descubrir el faro de la *Illa de l'Aire* y debido a la fuerte cerrazón de esa noche, sobre las dos de la madrugada había embarrancado violentamente en el punto conocido como *Illots d'en*



ILLOTS D'EN MESQUIDA OBSERVADOS DESDE ES PA GROS
ARTEFOTO

VARADO EN LOS ILLOTS D'EN MESQUIDA
(ARCHIVO ALMIRALL)

Mesquida, en las proximidades de cala *Mesquida*.

Tanto el pasaje como la tripulación del vapor se habían salvado por completo acampando seguidamente y a medida que eran desembarcados en los propios botes de salvamento del buque, en las inmediaciones de la cala, concretamente en el *Pa Gros*. Accedían a los mismos descendiendo por las escalas del barco. Una vez en tierra, algunos miembros de la tripulación se trasladaron a pie hasta Maó a fin de pedir ayuda. Se dijo que la carga y muy posiblemente el buque estaban asegurados. Su capitán, Mr. Simedey, permanecía a bordo puesto que no había querido en modo alguno abandonar su barco, que se encontraba acolchado sobre su costado de babor. Otros miembros, a bordo de los botes de salvamento, habían navegado resueltamente hasta Maó, en busca de auxilio. Inmediatamente se pusieron en marcha las operaciones de salvamento partiendo nuevamente ambos botes pero esta vez con tripulación mahonesa, junto con una lancha del Arsenal de Marina y el bote conocido como ***Peral***, patroneado por su titular Miguel Fluxá, llevando como marineros a Francisco Sans, Juan Victory, Gregorio Fluxá, Cándido Calderón, Juan Martínez, Antonio Martínez y Juan Lozano. El bote tenía su base en Es Castell siendo significativo de la espontaneidad y entereza de su tripulación de fortuna que se desplazaran hasta el punto del naufragio a remos.

Sobre las diez de la mañana volvían a escucharse desde la población las señales de alarma que emitía el capitán del ***Isaac Pereire***, al hacer en esta ocasión señales a otro buque que estaba pasando frente a la zona del naufragio. Sin embargo este último no se apercibió de las señales y poco a poco se perdió en la visual del horizonte. También hay que precisar que, a primeras horas de la mañana, el vapor-correo ***Isla de Menorca***, cuyo capitán era el señor Ginard, había preparado sus calderas para zarpar hacia la zona por si podía efectuar el remolque pero, a raíz de los comentarios que habían circulado, el comandante de Marina dispuso que continuara permaneciendo en su apostadero; la plancha se había retirado y vuelto a poner en varias ocasiones, según se recibían órdenes de partir o seguir esperando.

Desde Maó se habían desplazado numerosas personas a contemplar la imagen del vapor escorado y embarrancado en aquellos amenazadores escollos, situados frente a la playa. Se daba la circunstancia de que entre los pasajeros figuraba un hombre llamado Francisco Marqués, que siendo natural de Argel era descendiente de menorquines y hablaba bastante correctamente el mahonés. Contaba que su estancia a bordo venía a consecuencia de haber ido a pasar 3 días a Marsella a ver a un amigo suyo que se encontraba recluido en un hospital psiquiátrico de aquella población.

A primera hora de la mañana habían llegado también a la playa en varios automóviles el cónsul de Francia en Menorca, Mr. Deloffre que, tras parlamentar con diversos miembros de la tripulación, daba a conocer a los medios de comunicación isleños los hechos sucedidos. Antes de partir de Maó había recibido la visita del general gobernador Militar de la Isla, señor Galbis, quien le haría la oferta de miembros de las fuerzas del Ejército para ayudar en las tareas de salvamento y, habiendo sido aceptado, seguidamente partían hacia la zona 150 hombres pertenecientes a las armas de Infantería y Artillería subiendo a bordo del vapor siniestrado para prestar los auxilios necesarios dos secciones de esta última. Otras autoridades que se encontraban en la playa, además de los mencionados, fueron el delegado del Gobierno y el director de Sanidad Marítima, señor Puig.

En primer lugar se procedió a descargar la valija, compuesta por diferentes sacas de correspondencia y paquetería además de los equipajes de los pasajeros, que fueron trasladados al punto denominado *Bateria Amagada*, donde serían amontonados hasta su traslado a la población.

En esta operación se recuperaron 53 sacas de correspondencia y cuatro grandes cestos de mimbre con paquetería postal. También fue descargada con sumo cuidado la batería de servicio, compuesta por diversos objetos de plata. Y en medio de todo este trajín uno de los botes se estrellaba violentamente contra las rocas partiéndose y quedando inutilizado. Sin embargo, daría tiempo a los que se encontraban más cercanos para recuperar la carga que estaba transportando y evitar que se perdiera.

Por fin se daba orden al ***Isla de Menorca*** para que largara amarras y zarpara hacia la zona con el objeto de realizar un ulterior intento de salvamento; eran las doce del mediodía. Apareció entonces un nuevo buque: el ***Djurdjura***, también de pabellón francés y perteneciente a la Naviera Tuasche, al que comenzó a realizar insistentes señales el ***Isla de Menorca*** que parecía que tampoco eran advertidas por el visitante. Como se apercibiera de que continuaba sin darse cuenta, puso proa hacia él, navegando con rumbo directo continuando con sus pitadas al propio tiempo que enarbolaba los gallardetes correspondientes del C.I.S. Por fin era observado y, el barco francés, viraba y ponía rumbo hacia el ***Isaac Pereire***, cuyo capitán también había izado nuevamente sus gallardetes en demanda de auxilio. Tras realizar varios intentos y comprobar que era imposible el reflotamiento, el vapor francés continuaba con su derrota mientras que el correo regresaba a puerto y tras embarcar el pasaje y la valija, partía hacia Barcelona pasadas las cuatro de la tarde. Las pocas esperanzas que quedaban eran un hecho y el abandono del buque, definitivo.

Por su parte, el capitán abandonaba su buque cuando transcurrían aproximadamente las cuatro menos cuarto de la tarde y tras poner pie en tierra, se dirigió a la casa que tenía en ese paraje el mahonés don Francisco F. Andreu. Por recomendación del cónsul, a las seis de la tarde se dirigió al Hostal Bustamante para hospedarse en él. En manifestaciones posteriores el capitán Mr. Simedey atribuiría las causas del siniestro a que la fuerte cerrazón existente esa noche impedía toda visibilidad a más de cinco metros del observador. En el momento de producirse el accidente se encontraban en el puente el 2º oficial y él mismo. Lo que sí destacarían diversos testigos directos fue la gran pericia y las grandes dosis de sangre fría demostradas por el veterano capitán, cuya edad oscilaba alrededor de los sesenta años, en el transcurso de las operaciones de salvamento del pasaje.

Como se trataba de un buque mixto, era portador también de diversa carga estibada en sus bodegas consistente en 300 toneladas de hierro, vino y harinas. Ya por la tarde aparecían inundadas todas las bodegas por el agua que invadía el vapor por su banda de babor.

Como caso anecdótico, cabe también citar que entre los pasajeros figuraba a bordo Mr. Charmoillot Marechad, sargento del 17º Tercio de Administración Militar Montada que fuera también náufrago a bordo del ***Ville de Rome***, en su embarrancamiento un poco más cerca de la bocana del puerto de Maó, en el Racó des Cap Negre, el 22 de marzo de 1898.

Llegada la noche se presentaba un nuevo problema ya que resultaba muy difícil encontrar suficiente alojamiento para todos los náufragos, y tras colocar a todos los pasajeros, quedaban sin él varios tripulantes a los que se intentó colojar en diferentes establecimientos públicos de acogida, pero también todos ellos estaban llenos. Por fin se consiguió encontrarles acomodo en una lechería existente en la calle de la Infanta y con una carreta les fueron trasladados diferentes colchones, mantas y demás. Al poco tiempo se encontraban todos profundamente dormidos, víctimas del gran cansancio acumulado en las últimas horas.

EL BUQUE SEMIHUNDIDO
(COLECCIÓN VERDAGUER)

El día 28, tan sólo dos días después del embarrancamiento, el buque presentaba una triste imagen tras el furioso temporal que se había desatado. Sumergida ya su popa bajo las aguas y las impetuosas olas, presentaba el pie de roda y la parte delantera del fondo de su casco completamente destrozado que, por la fuerza del choque, se encontraba comple-

EL BUQUE EN SU LECHO DE MUERTE
(ARCH. ISAAC OLIVES)

tamente decantado sobre su banda de babor. La playa se había visto invadida por un revoltijo de maderos, puertas, barriles y todo tipo de objetos capaces de flotar, que por los golpes de la mar salían al exterior del barco acumulándose en primera línea de tierra.

Sobre las ocho de la mañana entraba en el puerto de Maó el ***Duc de Bragance***, un vapor de 2.893 toneladas y 70 tripulantes al mando del capitán Mr. Marini, portando a bordo un inspector de la Compañía que había sido desplazado exprofeso para hacerse cargo del salvamento. El vapor había sido enviado por la compañía armadora para reembarcar a los pasajeros del siniestrado y trasladarlos a Argel. Aprovechando la escala efectuada los pasajeros que llevaba a bordo bajaron a tierra para conocer la población y sacar diversas fotografías, zarpando a las doce del mediodía de la mañana siguiente, tras cargar los equipajes, las sacas de correspondencia y embarcar a todos los pasajeros rumbo a su destino. El ***Duc de Bragance*** había llegado abarrotado de pasaje por lo que, a la vista del mismo, circularon diferentes comentarios provenientes de expertos que afirmaban que en el supuesto de haber llevado el ***Isaac Pereire*** tantos pasajeros a bordo en el momento del naufragio, las desgracias personales también hubieran sido inevitables.

Habían quedado en Maó tanto el capitán como su tripulación, que en la tarde del dia 28 se dedicaron a recorrer la playa y, posteriormente, a bordo de uno de los botes se acercaron hasta las inmediaciones del vapor para proceder a la inspección de la última situación del mismo. Iban también a bordo el cónsul, el inspector y los ingenieros-peritos que se habían nombrado al efecto: el alférez de navío de la Base Naval don Cayetano Tejera y a los capitanes de la Marina Mercante don Francisco Cardona y don Juan Femenías.

El dia 29 volvía a este puerto el remolcador ***E.M.G. Svitzer***, desplazado nuevamente por la compañía aseguradora del vapor para intentar su recuperación. Su capitán era Mr. Nielsen y el buque enarbolaba bandera danesa. Durante la tarde se organizó una visita de inspección técnica al lugar del accidente llevando al mismo equipo del día anterior junto con los técnicos del remolcador. Una vez llegados a la zona en que se encontraba el buque naufragado se fondeaba el remolcador y seguidamente los técnicos embarcaban en varios botes para inspeccionar de cerca al vapor esperando contar muy pronto con la aportación de los buzos quienes darían los detalles observados sobre la situación de la parte sumergida. Esa era la intención con la que habían llegado todos los componentes del equipo de rescate.

EMBARCACIONES RECUPERANDO RESTOS DEL NAUFRAGIO
(ARCH. ISAAC OLIVES)

A partir de entonces se comenzó a trabajar frenéticamente realizando los preparativos de las operaciones de recuperación del vapor naufra-

PAQUEBOTE *ISAAC PEREIRE* NAUFRAGADO EN ETS ILLOTS D'EN MESQUIDA

gado. La idea inicial pasaba por cerrar puertas estancas y taponar las vías de agua de cara a su posterior achicado con las potentes bombas que llevaba el remolcador especializado en labores de rescate a bordo. Sin embargo, el resultado de la exploración dictaminaría la imposibilidad de reflotarlo debido a las grandes averías sufridas con el temporal de los últimos días: había desaparecido gran parte de la quilla, el codaste y el timón. Muchas planchas estaban abolladas si no agujereadas por donde penetraban varias rocas del escollo. Entre ellas, una de 15 metros. El buque estaba sumergido desde la chimenea hasta la popa a una profundidad de 12 metros, y montado en el arrecife el resto del buque. Era imposible recuperarlo en tales condiciones y no tardaron los temporales en adueñarse nuevamente de la zona, siendo víctima el vapor de las andanadas producidas por los mismos. El día 2 las olas le arrancan violentamente la chimenea y posteriormente provocaban su hundimiento, quedando visible únicamente la parte de proa.

El segundo plan de trabajo diseñado por la aseguradora pasaba intentar salvar y recuperar todo lo que fuere posible. A la vista de la situación, el día 4 el remolcador partía rumbo a Bizerta, mientras un retén de Carabineros, ayudados por un piquete de soldados de Infantería se irían relevando diariamente en la vigilancia del barco. La compañía de seguros indemnizó con la cantidad

BOTES DEDICADOS AL DESGUACE EN SA MESQUIDA
FOTOS ANTIGUAS DE MENORCA

de siete pesetas, cincuenta céntimos a cada uno de los pescadores que acudieron a colaborar con el salvamento. El barco se había dado definitivamente por perdido y el día 8 de noviembre fondeaba en Maó, procedente de Argel, el ***Abd El Kader***, otro barco de la misma Compañía, con 52 tripulantes que comandaba el capitán Mr. Allord y que había venido a recoger a los tripulantes del buque naufragado que aún quedaban en la Isla para trasladarlos a Marsella. Este buque era gemelo del siniestrado.

El casco salió a subasta en el despacho que el ingeniero Naval Mr. Gurtler tenía habilitado en el Hostal Bustamante. Se presentaron cinco firmas licitantes: dos pertenecían a Maó, una a Marsella, otra a Italia y una última de la misma armadora del remolcador. Ganaría la subasta don Guillermo Goñalons, pagando por él la cantidad de cuarenta y dos mil francos. El señor Goñalons actuaba en representación de un consorcio formado por los mahoneses don Manuel Beltrán, don Francisco F. Andreu, don Antonio J. Fornaris, don Vicente Montanari y don Manuel Parpal. Parece ser que intervinieron también en el mismo consorcio don Juan F. Taltavull y don Antonio Camps. El presidente de la Cámara de Comercio de Maó, don Bartolomé Escudero, dirigió en nombre de la misma un escrito al ministro de Fomento solicitando la instalación de un nuevo faro en la *Punta de s'Esperó*, situada en la península de la *Mola* o en el *Cap de Favàritx*, puesto que se unían ya dos naufragios motivados por la misma causa, el del ***Isaac Pereire*** y el del ***Ville de Rome***, por la ausencia de una señal luminosa en dichos accidentes geográficos que sirviera de orientación a los navegantes. El comandante de Marina, por su lado, solicitaba a la superioridad que se recomendara el estudio del emplazamiento de un nuevo faro en el *Cap de Favàritx*.

El accidente y la posición que pudiera tomar la Compagníe Générale Trasatlántique con el capitán del ***Isaac Pereire***, Mr. Simedey, hizo promover por los capitanes y pilotos de la Marina Mercante residentes en Maó un escrito a dicha compañía en defensa del marino:

"Sr. Agente General: Los Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante que visitamos con frecuencia el puerto de Mahón con el fin utilitario a la vez que moral que, indudablemente, no podrá desconocer, tienen el honor de exponer a Vd. las consideraciones siguientes: Después de la pérdida del ***Ville de Rome****, el naufragio del* ***Isaac Pereire*** *en los escollos de cala Mesquida, ha venido a llamar la atención de todos los navegantes acerca de los peligros que ofrece el pasar cerca de esta costa. Con harta frecuencia, nosotros mismos, Capitanes, a pesar de las muchas precauciones que tomamos hemos estado a punto de perecer. La deficiencia de alumbrado así como la violencia e irregularidades de las corrientes son aquí otras tantas causas de desgracias posibles como de naufragio ocurridos. Si por esta vez, gracias a la sangre fría del Capitán a la actividad y energía de sus decisiones, no ha habido víctimas, ha sido una gran suerte, puesto que a la hora en que el buque se ha arrojado contra los arrecifes, con el tiempo que reinaba y siendo la oscuridad completa, se podía prever una fúnebre lista de desgracias. La Cámara de Comercio de la Isla ha tomado la iniciativa de elevar un mensaje al Ministro de Fomento de España. Nosotros hemos secundado los esfuerzos de tan eminente colectividad y creemos cooperar aún más a la misma, rogando a Vd. que insista con empeño para que se erija un faro que se halle colocado en mejores condiciones de visibilidad que el de la Illa del Aire: éste guarda la parte sur de la isla, pero deja en la sombra todos los peligros de la costa norte. Nos permitimos por lo tanto, señor Agente General, unir nuestro parecer al de tantas personas competentes acerca del naufragio del* ***Isaac Pereire****. Este es debido, a nuestro entender, a circunstancias inevitables que la pericia del Capitán Simedey, marino al parecer muy experto, no pudo eludir. Ha bastado una noche oscura y una corriente desconocida, para hacer pensar que a pesar de tener una gran experiencia, una desgracia puede ser el indicio de una fatalidad. Esperamos por lo demás, que los llamados a juzgar al Capitán Simedey, así lo tendrán en cuenta.*

OBSERVADO DESDE LA COSTA
(FOTOS ANTIGUAS DE MENORCA)

En cuanto a nosotros, lo anhelamos de todo corazón..."

El ***Isaac Pereire*** había prestado auxilio el 15 de septiembre último al brik-barca ***Attilio d'Apelo***, al través del Cap Bajolí, remolcándolo posteriormente hasta el puerto de Alcúdia.

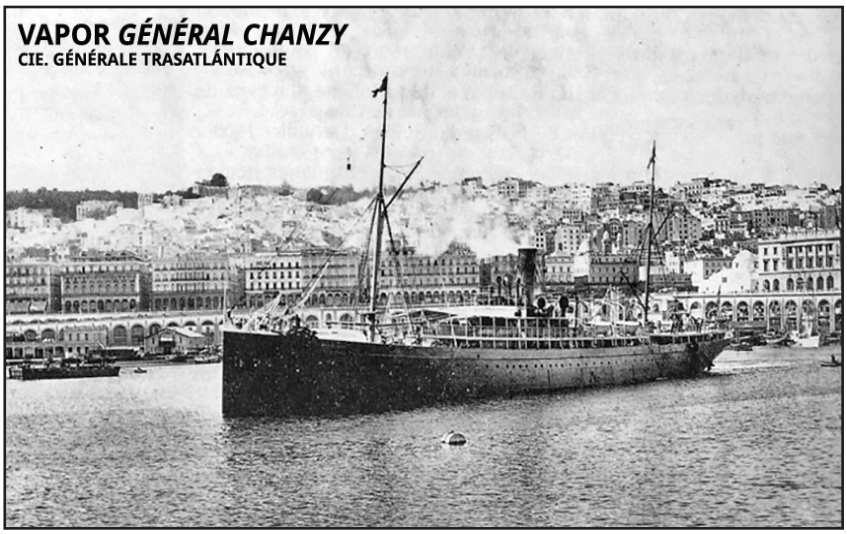
> 1.8 *GÉNÉRAL CHANZY*

El parte del 9 de febrero de 1910 anunciaba como previsión meteorológica para los navegantes en la zona marítima del Mediterráneo occidental la siguiente situación:

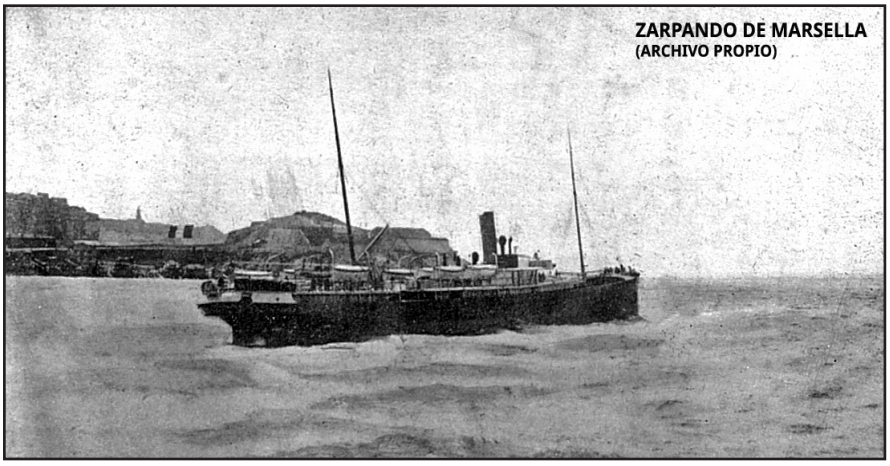
"El descenso barométrico que se inició ayer ha continuado hoy, refrescando, por consiguiente, bastante la temperatura. Ligeras lluvias han caído sobre la zona durante las primeras horas de esta mañana, continuando cubierto el cielo por densas nubes y alborotándose de nuevo el estado de la mar. Se prevén vientos muy duros del primer y cuarto cuadrante en la zona".

El pronóstico se cumplió en toda su extensión y el tiempo recrudecería fuertemente del N, suspendiendo sus salidas los correos ***Isla de Menorca*** y ***Vicente Sanz***, éste último, retenido en Alcúdia donde, al haber encontrado tan alborotada la mar en aquella bahía a su llegada el día 9, todavía se encontraba todo el pasaje a bordo el día 10, sin haber podido desembarcar a tierra. El viento en pocos minutos había pasado a ser huracanado, consiguiendo paralizar las operaciones de las embarcaciones en los puertos, la salida de los pescadores a faenar e incluso las obras de la *Fortaleza de Isabel II*, en la *Mola*, desde hacía dos días. El centro de la depresión causante del temporal se había centrado entre las Islas Baleares y Cerdeña.

El remozado vapor-liner francés ***Général Chanzy***, con 87 tripulantes y 70 pasajeros a bordo, había largado amarras en el puerto de Marsella el día 8 emprendiendo su derrota hacia el puerto de Argel. Era su itinerario habitual, transportando la valija del correo, carga general y pasaje. Con un desplazamiento de 2.920 toneladas estaba dotado de unas máquinas que generaban una potencia de 3.600 HP, lo que le conferían una nada despreciable velocidad de crucero de 18 nudos. Este buque, construido en los Astilleros Navales de Saint Nazaire en 1.892 para la Compagníe Générale Trasatlántique francesa, había sido matriculado en el puerto de Marsella. Sus características, según el Lloyd's Register eran 109,10 m. de eslora, 10,70 m. de manga y una capacidad de carga de 2.334 toneladas. Hacía unos años había sufrido una profunda remodelación encaminada a su adaptación al confort y a las técnicas navales del momento, incorporando a bordo alumbrado eléctrico y T.S.H. Reunía las mismas características que los ***Ville d'Alger***, ***Ville de Brest*** y ***Duc de Bragance***, éste último, conocido en Mahón por haber acudido a embarcar a los pasajeros del ***Isaac Pereire***, naufragado en los *Illots d'en Mesquida*. Valorado en más de cinco millones de francos, únicamente le superaban en la compañía los ***Carthage*** y ***Charles Roux***, las últimas incorporaciones en la flota. Era su Capitán Mr. Bruno Cayol, un veterano marino con 25 años de servicio en la carrera náutica. La casa armadora tenía su domicilio social en París y en Marsella.



Ocho de la mañana del 11 de febrero. José Coll Marqués, "*l'amo*" del predio situado al norte del término de Ciutadella que tiene por nombre *Son Escudero*, se apresta a iniciar las faenas diarias de costumbre. Es un día gris, oscuro y llueve intermitentemente. Ruge una fortísima tramontanada y ello hace aumentar sensiblemente la apariencia del frío ambiente. De pronto, al mirar instintivamente por una de las ventanas de las "*cases*" observa que un hombre se está acercando cojeando. Tiene mal aspecto. Es de buena estatura y de pelo ligeramente rubio. *L'amo* comprendió inmediatamente que algo iba a cambiar la rutina de aquel

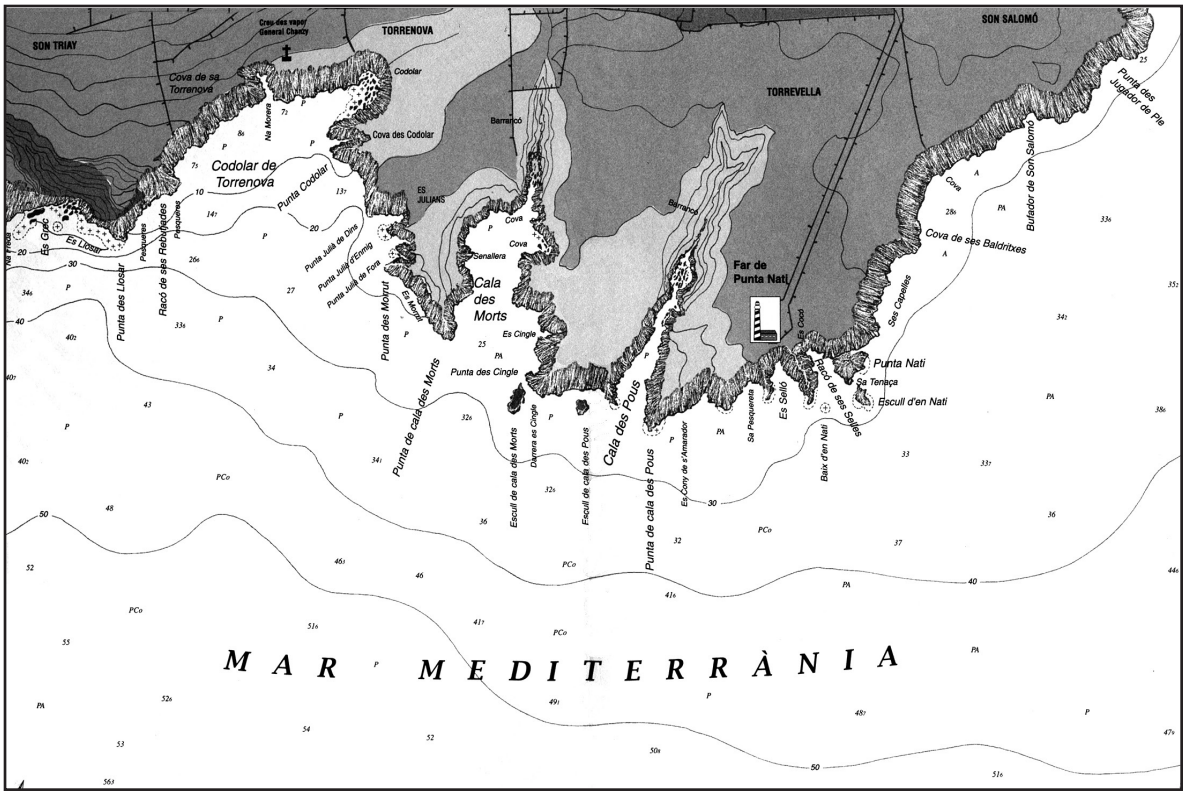


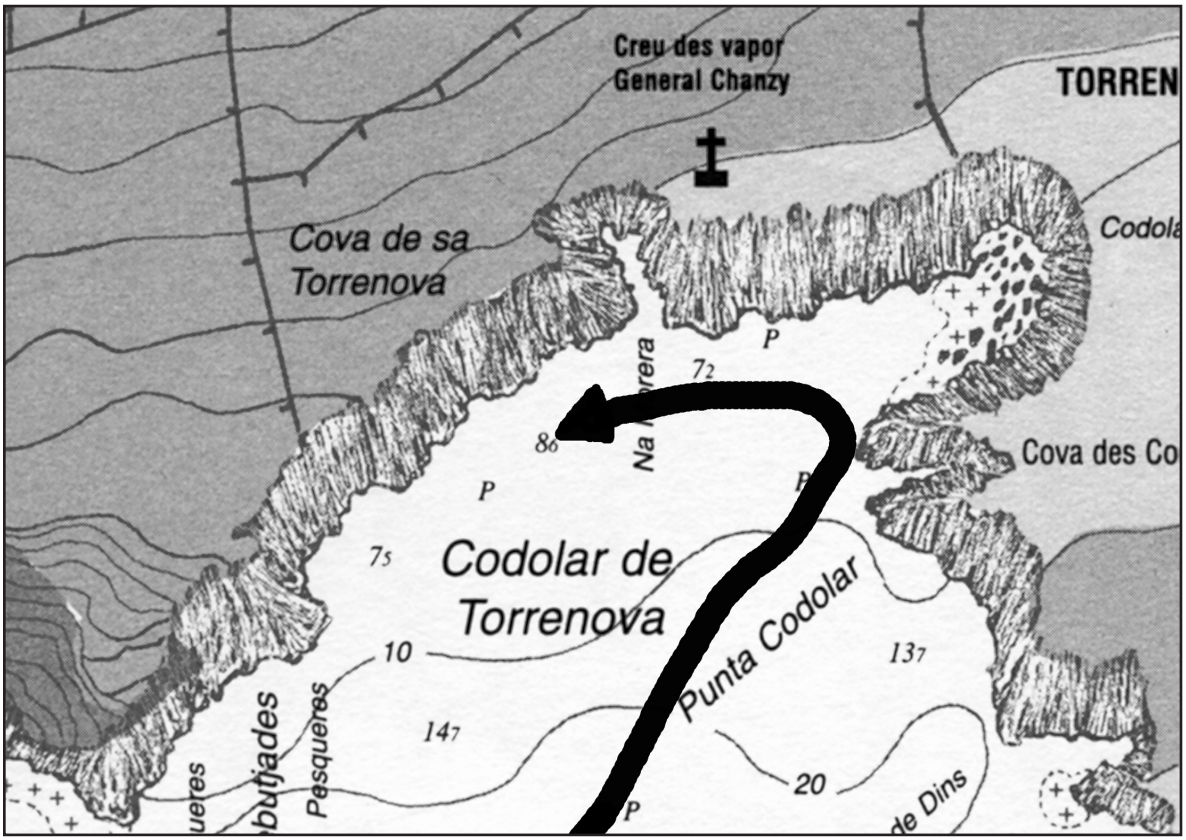
ZARPANDO DE MARSELLA
(ARCHIVO PROPIO)

día gris, lluvioso y extremadamente frío. Abrió la puerta y se aprestó a indagar: el visitante caminaba descalzo a pesar de que venía de atravesar aquel terreno de cortantes piedras, estaba cubierto de heridas e incluso la poca ropa que llevaba estaba completamente empapada. Se le veía extremadamente agotado. Las primeras palabras y no se entiendían: no hablaban el mismo idioma. Pero daba la impresión de que, de alguna manera, el recién llegado le quería dar a entender lo que motivaba su extraña visita y el por qué de su lamentable aspecto. Inquieto, el patético visitante se había acercado al fuego del hogar porque estaba tiritando. Y sin pensárselo dos veces tomaba un trozo de carbón y en la pared inmediata realizaba los trazos de lo que parecía ser un buque hundiéndose; en la parte superior escribía un nombre: ***Général Chanzy*** y en la inferior "*100 hommes morts*".

L'amo de Son Escudero, que lógicamente no acababa de salir de su asombro, reaccionaba inmediatamente ofreciéndole ropa seca, unas alpargatas, pan y sobrasada o "*carn-i-xulla*" que el hombre rechazaría en favor de leche caliente y huevos, que tomaba con avidez.

Estaba claro que en la costa de la finca a su cuidado, o en alguna de las colindantes, un barco se debía de haber hundido tras lo cual debían de existir por lo menos cien víctimas. El lenguaje aunque parco era suficientemente claro y a don José Coll no le había costado mucho entender el resto. Por ello, tras esperar a que finalizase de ingerir los alimentos, le invitaba a subir en un carro de tracción animal y por el embarrado camino lo trasladaba hasta Ciutadella, a fin de que el herido pudiera dar parte de lo sucedido a las autoridades locales. Por su parte el náufrago, como muestra de su gratitud, no dudaba en ofrecerle dos monedas de oro, lo único de valor que había podido salvar del naufragio, detalle que de ninguna ma-





nera aceptaría el todavía asombrado payés.

El herido era de nacionalidad francesa, tenía 23 años y su ocupación laboral era la de Vista de Aduanas en Argel, a cuyo puesto de trabajo acudía a presentarse. La explicación que dio sobre lo ocurrido situaba los hechos alrededor de las cinco de la madrugada del día 9 en que, encontrándose en el interior de la cámara del vapor, oyó un tremendo fragor, subiendo inmediatamente a cubierta para averiguar qué era lo que estaba ocurriendo allí. Igualmente reaccionó la mayor parte del pasaje. Pero al llegar arriba observó horrorizado que el casco del buque se había partido en dos mitades. Instintivamente se agarró inmediata y medio inconscientemente a un madero al tiempo que un gran golpe de mar lo sacudía. El terrible impacto le hizo soltarse, perdió el conocimiento por unos momentos y cuando lo recuperó, casi inmediatamente, se dio cuenta de la angustiosa situación en que se encontraba. Pudo observar que las olas lo habían lanzado milagrosamente sobre unas rocas, junto a un resquicio que si bien estaba batido por la mar, parecía que podía ofrecerle una seguridad relativa, al menos momentánea. Temeroso de ser arrastrado y lanzado nuevamente entre los maderos, bocoyes y diferentes restos del buque que inmediatamente habían poblado la zona, construyó con diferentes maderos una especie de barricada para actuar a modo de rompeolas protector que le resguardara del serio peligro que corría su integridad física. Y lo consiguió. De este modo pasó un largo día y otra inacabable noche. Durante la mañana del segundo día, y en esta situación, remitió en parte el temporal y ante el temor de un nuevo recrudecimiento que sus fuerzas al límite no lograrían soportar, tomó la decisión de abandonar su improvisado refugio aún a pesar de su estado de agotamiento, del terrible frío, de estar completa y permanentemente empapado desde hacía casi dos días, del hambre que le acuciaba terriblemente y del riesgo que suponía escalar aquel terrible peñal cortado casi a pico. Había pasado dos días agazapado entre aquellas rocas castigadas por el enfurecido mar sin poder probar ni comida ni bebida, padeciendo un frío terrorífico, por lo que tomó la firme decisión de trepar por el acantilado hasta ganar el resguardo de la parte alta del mismo. El náufrago, que llevaba cerca de cuarenta y ocho horas en esa espantosa situación, trepó como pudo por el mismo y una vez arriba, renqueando, se dirigió tierra adentro y cuesta arriba por el pedregoso y árido terreno, cayendo empujado por el fortísimo viento hacia el SE, hasta descubrir las casas de *Son Escudero*. Lo demás ya se sabe.

Una vez en Ciutadella y tras informar de lo sucedido al Juez Municipal, señor Bonet, solicitó poder redactar un telegrama para remitirlo a su madre. La redacción del texto del mismo era el siguiente:

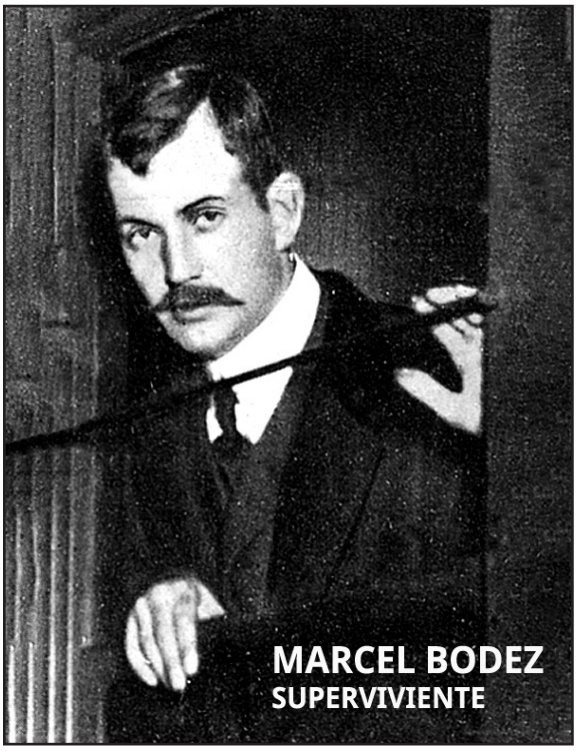
ENSENADA DEL CODOLAR DE TORRENOVA. TRAMONTANA
(ARTEFOTO)

"Mme. Bodez, 95 Rue de Normandie au Havre. ***Général Chanzy*** echoné. Sui sauvé. Meilleurs caisers. Marcel".

Internado en el Hospital Municipal y atendido meticulosamente por el doctor Comella, las autoridades se dirigieron hacia el lugar de los hechos a comprobar cuanto les había manifestado el superviviente del desastre, Marcel Bodez, que así es como se llamaba el hombre. La noticia del suceso corrió como un reguero de pólvora por la ciudad. El hecho, de ser cierto, vendría a confirmar que la costa norte de Menorca ha resultado siniestra para la flota de la Compagníe Générale Trasatlántique, puesto que desde 1898 hasta la fecha había perdido ya tres vapores: el ***Ville de Rome*** en la madrugada del 22 de marzo de 1898 en las inmediaciones del *Cap Negre* (Maó); el Isaac Pereire, en los *Illots d'en Mesquida* (Maó), en la madrugada del 26 de octubre de 1906 y, ahora, el ***Général Chanzy*** en el llamado *Codolar* (o *Enderrossalls*) de *Torrenova*, en Ciutadella. En los dos primeros casos no se tuvieron que lamentar pérdidas humanas, a pesar de que el primero llevaba 150 pasajeros a bordo y, el segundo, unos 60. Cierto es que en el embarrancamiento de ambos nada tuvieron que ver las condiciones de la mar, sino la falta de visibilidad. Este último suceso pasará a los anales de la historia marítima de Menorca como el más catastrófico puesto que con el buque hallaron su tumba la totalidad de los seres humanos que iban a bordo excepto uno, salvado milagrosamente. En principio se calculaba que allí habían perecido unas 150 personas.

Las autoridades desplazadas al lugar de los hechos junto con el material de salvamento disponible consistente en camillas, medicamentos y demás eran el juez municipal, el agente consular de Francia en Ciutadella, el alcalde, el administrador de Aduanas, fuerzas de la Guardia Civil y Carabineros, además de un inmenso gentío que daría como resultado el que no quedara ningún vehículo disponible en Ciutadella. El *Codolar de Torrenova* (o *Enderrossalls* como lo denominaban más los locales) viene a ser una especie de ensenada o pequeña bahía cerrada por alto debido a los escarpados peñascos que conforman el entorno y que son de dificilísimo acceso, formado por materiales fácilmente desintegrables con arcilla, que está situado muy cerca del predio denominado *Torrenova*.

Al asomarse como buenamente podían, puesto que era imposible mantenerse en pie debido a la arrebatadora fuerza del viento, observaron aterrorizados la existencia acumulada en el agua de una gran cantidad de maderos y restos del vapor siniestrado; barriles, bocoyes, sacos de harina, etc. no distinguiéndose vestigio alguno del buque, ni tan siquiera los palos, ya que se supone debía estar hundido allí mismo. El aspecto era macabro, horroroso, tanto que sobrecogía el ánimo de todos los allí presentes, al observar detenidamente que enmedio de todo lo descrito estaban flotando gran cantidad de cadáveres humanos de los dos sexos, edades y condiciones sociales. Efectos del pasaje mezclados con restos humanos que, convertidos en una infor-



me masa, eran juguete del cruel embate de las aguas, como sucede siempre que soplan vientos del primer y cuarto cuadrante, y convierten aquel rincón en un imponente hervidero. Sobre una roca algo accesible se podía ver un cadáver que estaba postrado boca abajo con el cráneo machacado, del que le faltaba la parte trasera. Por la autoridad judicial se ordenó el levantamiento del mismo, que resultó difícil de realizar por lo escarpado del terreno y la furia de la mar en aquellos momentos. Posteriormente sería trasladado hasta el predio *Torrevella* desde donde sería conducido al Cementerio para su reconocimiento e identificación. Se ordenó entonces que se analizara todo lo que la mar arrojara a la tierra para comprobar la posible existencia de cadáveres mezclados, puesto que por mar resultaba totalmente imposible por el momento emprender operación alguna con los que se hallaban flotando. Igualmente se ordenó la recuperación de las mercancías, los botes de salvamento y otros efectos que por allí se hallaban esparcidos.

La gente que había acudido curiosa a comprobar lo sucedido asistía horrorizada al dantesco espectáculo que se ofrecía ante sus asombrados ojos, sobre todo, ante el hecho de ver varias mujeres y niños flotando... "*lo que haría compungir el corazón a más de uno ante tanta impotencia*", citaría la prensa del momento.

Se recuperaron 2 sacas de correspondencia, una bandera francesa, trozos de tela y muchos objetos que pasaron inmediatamente a ser custodiados por la Guardia Civil. La prensa del momento lo relataba muy claro:

"*Por el aspecto que se nota en los cadáveres que flotan sobre la superficie se deduce que tuvo que haber verdadera lucha contra la muerte y que su agonía debió de ser terrible, atroz, pues si a unos se les ve aferrados a trozos de madera, a otros se les ve asidos a un bocoy. Dentro de un bote han aparecido otros dos cadáveres, que ofrecerá el cuadro más triste y conmovedor al tratarse de una madre que mantiene abrazada a una tierna criatura...*"

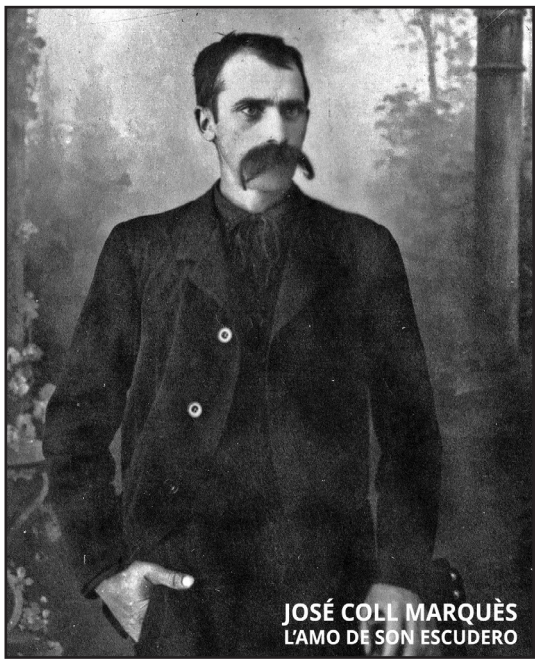
Enterado el presidente de la Asociación Cruz Roja de Maó del accidente, ofreció sin demora todos sus medios tanto humanos como materiales al agente consular de Francia, el señor Mir, quien respondería:

"*Agradezco infinitamente ofrecimiento. Desgraciadamente no son necesarios. Todos ahogados. Mir*"

Al día siguiente el temporal había remitido algo en su virulencia, pero la mar continua-

ba en extremo alborotada por cuya causa, y a pesar de haber acudido varias embarcaciones menores a las inmediaciones de la ya triste ensenada con el objeto de recuperar los cadáveres que continuaban flotando, continuaba siendo totalmente inútil: no se podía maniobrar ni mantenerse parado en medio de la impetuosidad de las olas, so pena de volcar y correr la misma suerte. Habían llegado a Ciutadella el gobernador Militar, general Galbis, que se hospedó en el Palacio Episcopal, el 2º comandante de Marina, don José Riera Alemany, y el señor Obrador, teniente de la Guardia Civil. También se había enviado un pelotón de soldados del Arma de Infantería de los cuarteles de Ciutadella para vigilar el contorno de la zona del naufragio, para evitar el posible pillaje y controlar todos sus accesos. Se continuaban recuperando diversos objetos, tales como cajas de tabaco, paquetes varios, ropas, etc. De los dos sacos de correspondencia recuperados el día anterior se había podido comprobar que uno estaba casi vacío, mientras que el otro tenía su contenido prácticamente ilegible al estar completamente mojado, debido quizás al entrar en contacto con agua hirviendo ya que, según lo explicado por el náufrago, se produjo una gran explosión en la sala de calderas del vapor que precedió al hundimiento.

Por su parte, Marcel Bodez continuaba internado en el Hospital Municipal, muy mejorado de sus heridas y contusiones, resultado del gatear por el agreste peñal y de la distancia que tuvo que salvar desde el borde del acantilado hasta los "*casats*" de *Son Escudero*, a través de un horrible pedregal formado de piedras y rocas terriblemente talladas por los agentes atmosféricos que las dejaría cortantes y afiladas, para salir de su trágica situación. Los comentaristas de la época describían el lugar del suceso en las columnas de sus periódicos:



"*El acceso por tierra a la zona es dificilísimo y escarpado. Hay que dejar el vehículo en el predio de Torrevella y andar cerca de una hora entre pedruscos. Estos días sopla violentamente el viento norte, que impide el normal desenvolvimiento de los que allí acceden. La espuma de las olas que se estrellan contra los peñales con inusitada virulencia aparecen aquí y allí. Observado el punto por donde Bodez ascendió el acantilado, parece imposible que hubiera podido remontarlo por lo abrupto del mismo. Quizá debió aprovechar una encalmada en el momento del temporal. La cueva que le sirvió de refugio está barrida constantemente por las olas...*"

De vez en cuando una ola más impetuosa que las demás arrastraba algunos de dichos cadáveres arrojándolos contra las peñas y retirándoles después envueltos en nubes de espuma y entre las peñas se distinguían claramente despojos humanos que habían ido quedando retenidos presentando un aspecto macabro y horroroso. En un saliente podía contemplarse el busto de una mujer con el pelo suelto. Por otro lado flotaba el cadáver de un niño al que le faltaban los brazos. Resultaba imposible describir para los testigos con todos sus detalles el terrible espectáculo que se les estaba ofreciendo. No se podían recuperar más cuerpos puesto que las olas lo seguían impidiendo. Dentro de la ensenada había una peña que parecía convertida en un muestrario pues mantenía pegados allí muestras de trozos de tela de diferentes colores que tapaban restos humanos en confuso montón. Y más triste es que revoloteaban por allí multitud de aves que se aprovechaban del festín que la mar les había improvisado.

LA CHIMENEA DE LA FINCA, HOY

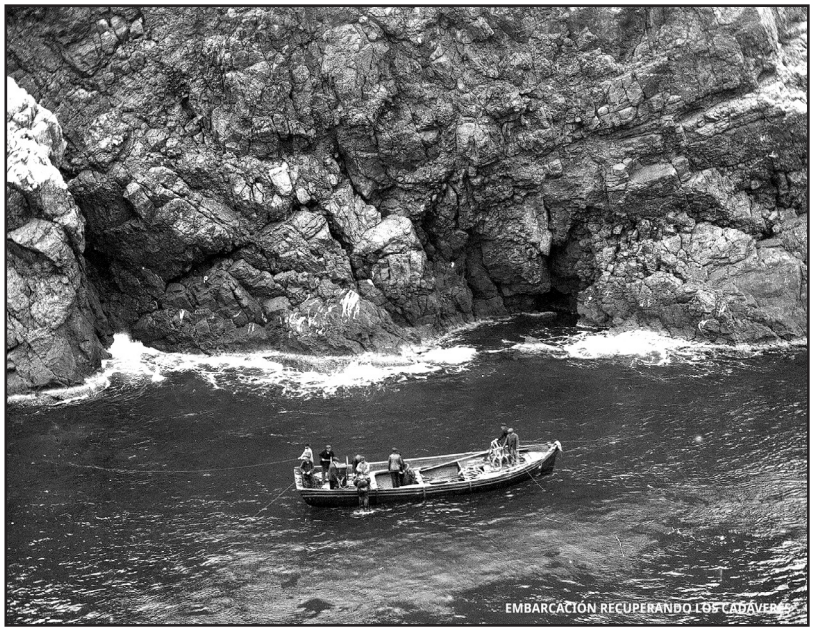
A todo esto, la noche había vuelto a hacer presa de la zona. Los Carabineros aparecían con las consiguientes señales de agotamiento en sus demacrados rostros tras las muchas horas de vigilancia y contemplación del más terrible espectáculo que jamás pudieran haberse imaginado. Y a pesar de ello estaban dispuestos a vigilar una noche más desde sus improvisadas barracas y sin haber podido descansar ni ser relevados del servicio. Parecía increíble el hecho de que no se hubieran enviado más miembros del Cuerpo a sustituirles. O de otro modo, por miembros de otras fuerzas de seguridad.

Por la tarde del día 14 entraba en el puerto de Maó el vapor ***Calvados***, en el que viajaba un representante de la Compagnie Générale Trasatlántique, fondeando en *Calafiguera*. El vapor desplazaba 778 toneladas y tenía una máquina de 1.200 CV. Su capitán era Mr. Blansu. Dejó al pasajero en la Isla para resolver toda la problemática derivada del naufragio y, llegada la noche, zarpaba hacia Orán. Se trataba del avezado capitán de la Marina Mercante y subjefe de Armamento Mr. A. Gaude.

La noticia había caido como una auténtica bomba, tanto en Marsella como en Argel, y numerosos familiares de los pasajeros se habían agolpado desde el primer momento en demanda de noticias fiables. Tras la obtención de resultados negativos, habían remitido numerosos telegramas al agente consular de Francia en Ciutadella. Entre los días 10 y 20 del mes del naufragio se cursarían más de 1.500 telegramas entre entrados y salidos. La Oficina de Telégrafos de Maó ha tenido que enviar en comisión de servicio a dos de sus operadores provistos de otro equipo para evitar la saturación que se estaba produciendo en las Oficinas de Ciutadella. La consternación invadió igualmente París, mientras que en Argel se enlutaban los edificios oficiales y las agencias navieras. De la capital francesa partió la orden de que la Escuadrilla de Contratorpederos estacionada en Cannes se dirijiera inmediatamente a Menorca y, de ser posible, un remolcador con base en el puerto de Marsella con el fin de intentar recuperar la mayor parte de los cadáveres posibles. La Escuadrilla estaba formada por las unidades ***Gabion***, de 400 tons. al mando del teniente de Navío Mr. D'Adhinam; ***Carabinier***, de 500 tons., al mando del teniente de Navío Mr. Cuny; ***Carquois***, de 400 tons., al mando del teniente de Navío Mr. Copi; ***Cognée***, de 400 tons. al mando del capitán de Fragata Mr. Eng, quien a su vez ostentaba el mando de la Escuadrilla; ***Fanfare***, de 400 tons. al mando del teniente de Navío Mr. Gervais y, ***Sobretache***, también de 400 tons. que navega al mando del teniente de Navío Vastreau Nel. A su llegada, su comandante el C.F. Mr. Eng dirigió un telegrama al comandante de Marina español en los siguientes términos:

MARCEL BODEZ EN EL HOSPITAL

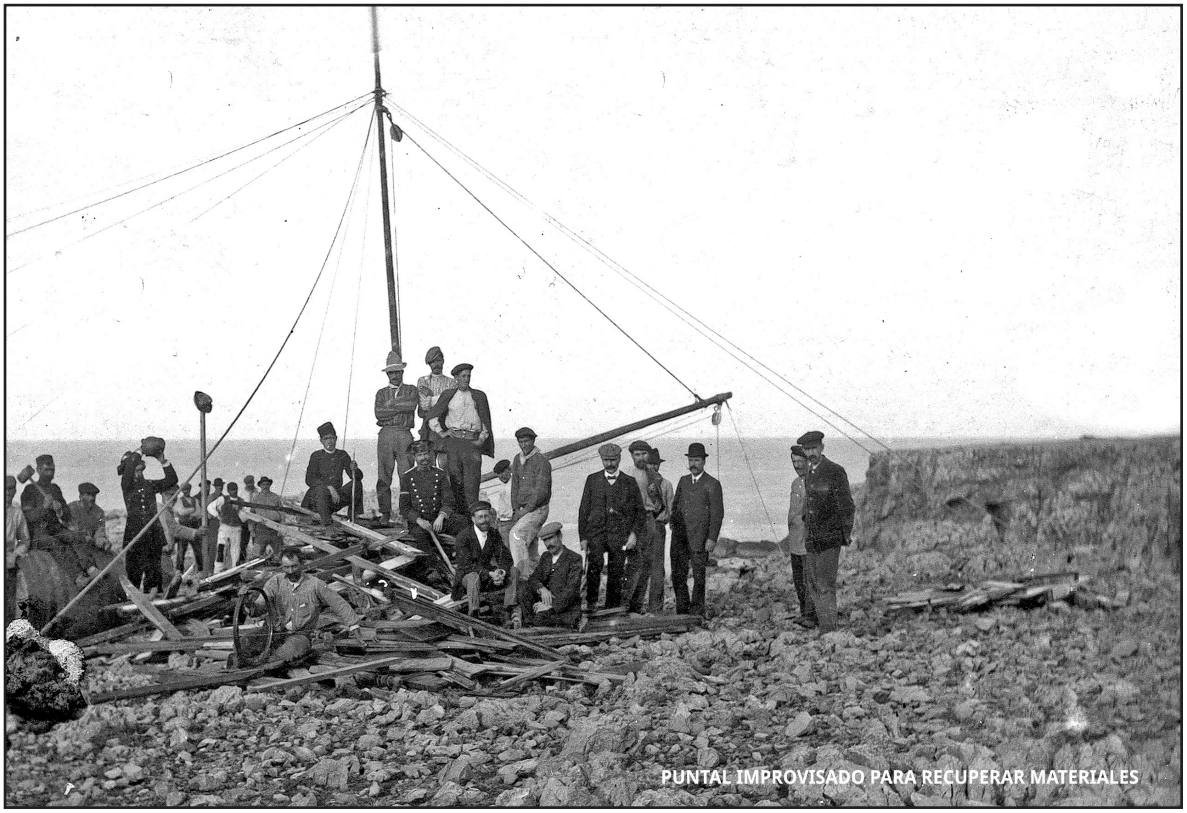
"*Ciudadela, 14, 18-55. Arrivé a Ciudadela pour effectuer recherches sauvetage posibles du* ***Général Chanzy***. *J'ai l'honneur de vous prier d'agreer les asurances de ma haute consideration et l'expression*


EMBARCACIÓN RECUPERANDO LOS CADÁVERES

de reconnaisance pour le generaux empresement que vous avez bien volu temoigner á nous malhereux compatriotes. Comandant de la Seconde Escuadrille de la Premiére Escadre Francaise".

Marcel Bodez concedía alguna que otra entrevista a los diferentes medios que se habían desplazado a la Isla y que estaban ávidos de noticias. El día 14, diferentes interlocutores podían observar que el hombre se encontraba todavía fuertemente impresionado por los acontecimientos vividos y que en su rostro y manos se mostraban diversas heridas aún sin cicatrizar. Pero donde presentaba peor aspecto era en sus extremidades inferiores, consecuencia de haber tenido que atravesar el extenso pedregal que separa el acantilado de la finca *Son Escudero*. Todavía cojeaba ostensiblemente. Curiosamente las monjas que servían en el Hospital de Ciutadella le preguntaron a qué santo había implorado cuando se encontraba en medio del desastre, a lo que Bodez respondió que en la única persona que había pensado en aquellos momentos fue en su madre, a la que ya había remitido diversos telegramas.

El día 14 la tramontana que había venido soplando con inusitada fuerza hasta entonces había encalmado la zona al haber rolado completamente, quedando únicamente algo de resaca, lo que no impedía el trasiego por mar en la zona del siniestro. Desde las primeras horas la escuadrilla de Contratorpederos francesa maniobraba algo separada de la costa, siendo auxiliada por varias embarcaciones de pescadores locales así como por las barcazas de la Compañía Arren-


PUNTAL IMPROVISADO PARA RECUPERAR MATERIALES

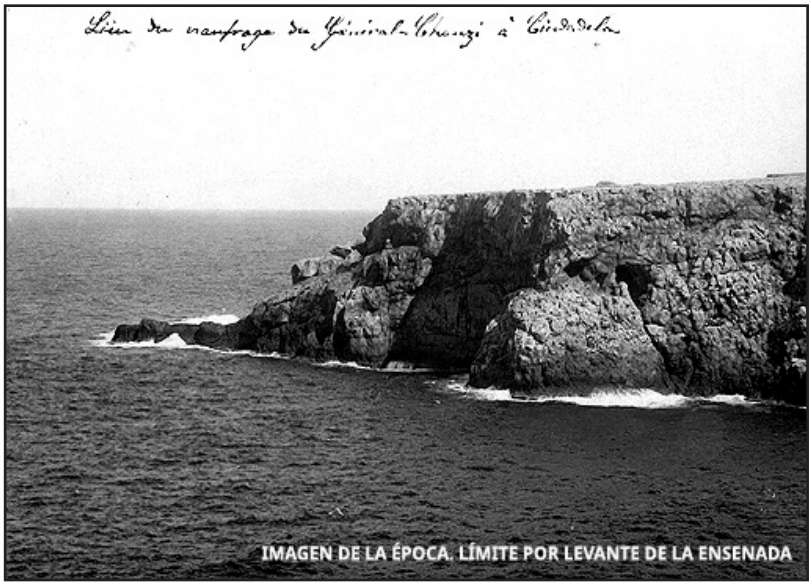


IMAGEN DE LA ÉPOCA. LÍMITE POR LEVANTE DE LA ENSENADA

dataria de Tabacos que eran las que más se acercaban a tierra para recuperar los cadáveres en colaboración con marinos franceses embarcados en ellas. La ensenada continuaba invadida por gran cantidad de maderos. Hasta el momento se habían recogido ya once cadáveres, que fueron subidos a bordo de los barcos de la Armada Francesa y conducidos al *Moll Nou* del puerto de Ciutadella, envueltos en lonas fuertemente cosidas. Los cuerpos pertenecían a 8 hombres y a 3 mujeres, una de ellas aparentaba unos 18 años, lleva dos sortijas y calzaba medias negras y polacos; tenía el pelo negro. Otra aparentaba unos 35 años, tenía el pelo castaño y llevaba en sus dedos cinco sortijas, dos de ellas parecían de gran valor. Una vez desembarcados habían sido colocados los cuerpos en dos carros escoltados por miembros de la Guardia Civil y en comitiva presidida por el propio alcalde don Gabriel Saura, el agente consular señor Mir, el teniente coronel de Estado Mayor don Juan Díaz, algunos marineros franceses, soldados españoles y muchísimo gentío en forma de silenciosa escolta, eran acompañados hasta el Cementerio Católico de la ciudad. Una vez allí los cadáveres fueron depositados en la Capilla mientras que el clero presente les dedicaba un solemne responso. Sobre las siete y media de la tarde entraba en el puerto un *llaüt* de unos pescadores que llevaba a bordo otro cadáver perteneciente a un hombre, un tronco de otro al que le faltaban los brazos, y las piernas y miembros sueltos de otras víctimas.

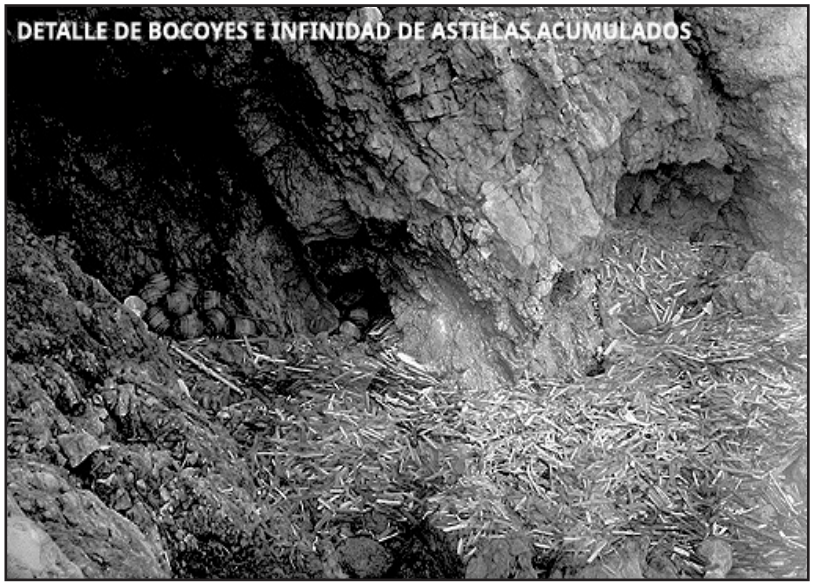
Esa misma mañana había llegado el vapor de la Isleña Marítima ***Balear*** desplazado por orden de la Comandancia de Marina para ayudar en las tareas de rastreo y recuperación de ser necesario pero, al comprobar su capitán la presencia de los seis buques franceses, decidió continuar viaje hacia Palma por no ser necesaria ya su presencia. Llegada la noche, algunas de las unidades francesas pernoctaron fondeadas en la bahía de Fornells, mientras el resto lo hicieron en Ciutadella. Estaban batiendo toda la zona de costa comprendida entre *Punta Nati* y el *Cap de Cavalleria*. Y, al haber manifestado el único superviviente del siniestro en sus declaraciones que tras el choque sobrevino una explosión, comenzaron a circular rumores sobre la posibilidad de que el vapor portara a bordo explosivos o materiales fácilmente inflamables.

CUEVA EN LA QUE DIJO HABERSE REFUGIADO BODEZ

Bodez embarcaba el día 15 en el vapor ***Vicente Sanz*** rumbo a Barcelona para desde allí continuar hacia Marsella, según un deseo reiteradamente manifestado a las autoridades locales y al agente consular. Al preguntarle previamente si tenía dinero para sus primeros gastos, dijo que no y entre los que allí estaban reunieron la suma de 25 pesetas que en principio rehusó con fuerza pero, ante la insistencia de sus donantes, acabó aceptándola con claras muestras de sentirse emocionado. Ese mismo día iba a procederse a

la identificación de los cadáveres recuperados hasta el momento, los cuales permanecían depositados en el Cementerio. Para ello se colocaron todos los cuerpos recuperados al pie de la Cruz que se erige en el centro del recinto. Allí se encontraban presentes el representante de la casa armadora Mr. A. Gaude, el alcalde, el agente consular galo, el médico municipal, el capellán, periodistas y un reducido grupo de particulares que habían logrado acceder dentro del recinto. El trabajo a realizar sería largo y muy pesado debido a la minuciosidad del mismo.

Los detalles del cadáver número 1, ya se han descrito anteriormente. He aquí las notas tomadas del resto de los recuperados:



"-Cadáver nº 2.- Hombre alto, fornido, calvo. Cabello negro canoso, bigote rubio, corto. Edad sobre 60 años. Tiene la pierna izquierda más larga que la derecha. Sin anillos.
-Cadáver nº 3.- Mujer joven, de buena estatura, morena, cabellos negros, bien parecida. Anillo de oro en dedo anular de la mano izquierda con la inscripción J. Crespel. M. Ducert 23 jun 1892.
-Cadáver nº 4.- Mujer de cabellos grises, ojos azules, rostro completamente desfigurado. Edad de 55 a 60 años. Brazo izquierdo roto. En el dedo anular mano izquierda lleva un anillo sin inscripciones.
-Cadáver nº 5.- Hombre de edad aproximada a los 60 años. Barba gris. Vestigios de pantalones interiores de lana. Zapatos negros y calcetines de color canela. Era el médico de a bordo y se apellidaba Catanée.

-Cadáver nº 6.- Mujer de unos 40 años. Ojos azules. Pelo castaño. Lleva 3 sortijas en la mano izquierda y dos en la derecha. Una de ellas de oro con un diamante. Otra lleva engarzada una piedra. Un anillo lleva un diamante montado al aire y otro forma una marquesa. El último es una alianza que lleva la inscripción A.A.F.W. 23 oct 1890. Es de estatura regular y se la supone artista.
-Cadáver nº 7.- Mujer de unos 25 años, estatura regular, gorda, cabello negro.

Usa medias y zapatos negros con cordones; tacones altos con rodela de goma. Lleva en la oreja izquierda un trozo de pendiente. Dos anillos en los dedos anulares de ambas manos, uno oval con tres piedras, faltando una. Otro sin piedras para fotografía.
-Cadáver nº 8.- Mujer de edad 25 años. Cabello negro, buena estatura. Le faltan dientes, cara mutilada. Lleva dos sortijas en el dedo anular izquierdo; uno de oro con inscripción que dice J.I.X. y otro con un brillante y una perla que lleva el número 1.223.
-Cadáver nº 9.- Hombre. Edad de 20 a 25 años. Rubio, un poco calvo. Bigote rubio muy recortado. Una cicatriz curva en la región temporal izquierda. Nariz achatada.
-Cadáver nº 10.- Mujer de 18 a 20 años. Cabello negro. Imposible dar señas por estar completamente destrozada y en avanzado estado de descomposición.
-Cadáver nº 11.- Mujer. Masa informe. Le falta brazo derecho.
-Cadáver nº 12.- Mujer. Trozo de la región pectoral, brazo y mano izquierda y nalga.
-Cadáver nº 13.- Hombre. El rostro presenta vestigio de bigotes. La cabeza está convertida en una masa informe. Tiene las manos callosas. Le falta la pierna izquierda.
-Cadáver nº 14.- Hombre. Edad sobre 40 años. Cráneo destrozado. Lleva anillo en mano izquierda con la inscripción L.B.G.H. 10 jun 1896. Identificado, resulta ser Mr. George Halouse, que vivía en la Rue Lamartine núm. 42 de París".

Este último pudo ser identificado gracias a las señas personales que por correo remitió su familia. Más tarde apareció otro cuerpo que representaba a un hombre de unos 46 años de edad, alto, fornido y calzado con zapatos negros con rodelas de goma. Llevaba calcetines negros con rayas de color. En el dedo anular de la mano izquierda llevaba un anillo de oro. Y más adelante se encontró el de otro hombre de buena estatura, que portaba una camisa de hilo de color blanca con botones de nácar. En la tirilla que iba al pantalón llevaba bordadas las iniciales E.B., que estaban enlazadas. En otras jornadas de búsqueda aparecieron algunos restos más, hasta un total de veinticuatro cuerpos. Por deseo del capellán del Cementerio, los restos que pertenecían a diferentes personas y que se incluían dentro de un mismo nicho, se mantenían separados por una tabla para poder recuperarlos más fácilmente en el supuesto de tener que repatriarlos por así solicitarlo sus familiares o el Gobierno francés.

IDENTIFICACIÓN CADÁVERES EN EL CEMENTERIO

El 16 de febrero tenían lugar unos solemnes funerales en la S.I.C.B. de Ciutadella concelebrados por el Obispo de la Diócesis y que estuvieron presididos por las autoridades militares, civiles, Ayuntamiento en pleno, agente consular de

TORPEDEROS FRANCESES LLEGADOS PARA AYUDAR EN LAS TAREAS DE BÚSQUEDA Y RECUPERACIÓN DE CADÁVERES

MANIFESTACIÓN CIUDADANA FRENTE AL CONSULADO FRANCÉS

Francia y una comisión de la Oficialidad de los Contratorpederos. El público literalmente abarrotaba la Catedral. Posteriormente se depositaron numerosos ramos y coronas de flores en las tumbas de las víctimas del naufragio. En el Cementerio tomó la palabra en representación del pueblo galo el comandante del ***Cognée***, dedicando sentidas frases de gratitud tanto al Alcalde como a los representantes de la población allí presentes.

Por la representación de la Armadora se facilitó la lista de la tripulación del buque que estaba formada por

Capitán: Mr. Bruno Cayol
1er. Oficial: Mr. Guizol
Piloto: Mr. Carline
Médico: Mr. Catanée

MANIFESTACIÓN CIUDADANA EN LA PLAÇA DES BORN

Sobrecargo: Mr. Parsi
1er. Maquinista: Mr. Silvestre
2° Maquinista: Mr. Lorenzetti
3er. Maquinista: Mr. Courlier
Repostero: Mr. Malrais
Figurando asimismo
10 Cocineros y Marmitones
10 Camareros
10 Marineros
10 Mozos
19 Fogoneros y
9 Ayudantes de Máquina

Hay que decir que el 3er. maquinista, Mr. Courlier, ya había sido superviviente del vapor ***Ville de Saint Nazaire***, de la misma compañía, naufragado anteriormente. También se haría público un listado del pasaje: Mr. Kinsi; Mme. Cailland y su hijo; el teniente Felieniaux, su mujer, sus dos hijos y su sirvienta; Mr. Monier; Mr. Bolondo (de París); capitán Mr. Lern; los esposos Dalfour (artistas); Mr. Janot; Mr. Néstor; Mr. et Mme. Jolly-Velia (artistas); Mr. Halounzé; Mme. Duraz; Mr. Hoskier (Hijo del cónsul Gral. Dinamarca en París); Mme. Lucía Weil (de Molsheim, Alsacia); Mr. et Mme. Bisson (de París); Mr. et Mme. Baussi; Mr. Hammeris (Sueco); el sacerdote Mr. Billot; Mr. Fernech; Mr. Lavi; Mr. Jacquet; Mr. Clement; Mr. Duffet; Mr. Legéndre; Mr. Guernaouen; Mr. Le Gall; Mlle. Savien; Mr. Soellier; Mr. Tori; Mr. Guiendi; Mr. Gatti; Mr. Ben Rabah; Mr. Pommier, empleado de la P.L.M.; Mr. Dosisson, agente de la Cía P.L.M.; Mr. Berenda (artista); Mr. Green (artista); Mr. Divasta; Mr. Paone; Mr. Gallo; Mr. Armendio; Mr. Nardome; Mr. Henri Namur (viajante de comercio de Avignon); Mr. Miche; Mr. Charlet; Mr. Giordano; Mr. Nivolo; Mr. Osnac (de Sête); Mr. Bournard; Mr. et Mme. Stakelys (artistas); Mr. et Mlle. Boltenstern (de Copenhague); Mr. Sai; Mr. Sanchidrian (representante de la Cie. Trasatlántique en Orán); Mr. et Mme. Audibert (notario de Toulon); Mr. Seren (jefe del Secretariado de la Cía. de Cyprien Eabre de Marseille); Mr. Gache; Mr. Comillon; Mr. et Mme. Brunet; Mr. Fayet (teniente 2° Batallón Africa); Mr. Duraz (empleado de la Aduana); Mr. Bodez (único superviviente, Vista de Aduanas); Mr. Gros (veterinario del 4° Regt° Artillería); Mr. Heritier (veterinario del 4° Regt° de Cazadores de Africa); Mr. Duprez (marinero del Estado); Mme. Salomet (esposa del recaudador de Contribuciones de Bujía); Mr. Asprino (marino del Estado) y otros 6 militares.

El tiempo se volvió a recrudecer ese mismo día, lo que impedía continuar con la recuperación de víctimas. Una de las embarcaciones locales que más estuvo colaborando en la recu-

peración de las mismas fue la denominada ***Dos Hermanos***, patroneada por José Cabrisas Pons, llevando como marineros a Pedro Caules, Sebastián Marqués, Nicolás Cabrisas y a Francisco Cabrisas cuyo concurso fue debido al interés personal del agente consular. Igualmente lo haría el *llaüt* ***María***, de Juan Caules, auxiliado por Bartolomé Caules, Lucas Román, Pedro Román y Juan Mesquida. El buque francés ***Sobretache*** por su parte, había dejado convenientemente balizada la posición del ***Général Chanzy*** en el fondo. El vapor se hallaba a pocos metros de tierra y con una sonda sobre el mismo de unos 12 metros de agua. Se encontraba dividido en tres partes; a 10 metros de distancia se hallaban parte de la popa y el timón y un poco más alejados, fragmentos de la máquina. La inspección llevada a cabo por un grupo de peritos nombrados al efecto por el agente consular señor Mir fue redactada en acta como sigue:

"Los abajo firmantes certificamos que el día 19 de febrero de 1.910 habiéndose personado en el lugar del siniestro y efectuado un detenido reconocimiento de dicho lugar y con auxilio de unos lentes denominados de fondo, pudieron observar que dicho buque se halla aproximadamente Norte a Sur, mirando la proa hacia el primer cuadrante dentro de la ensenada que forman las puntas de Codolar y Llosar. La parte de popa hasta el departamento de máquina se halla a una profundidad aproximada de 12 metros y completamente destrozada, la cual se reconoce que es dicha parte del buque por estar al descubierto la máquina, eje de túnel, bocina de eje y tanque de dicha bocina, faltándole la hélice y el codaste. Desde la máquina y mirando hacia el NW se halla parte de la obra maestra de proa, pero como en esta parte aumenta la profundidad considerablemente, es imposible reconocer con los elementos de que disponemos, los restos de esta parte del buque. En la punta denominada "Codolar" se observa a nivel del mar, una parte de roca recién rota por efecto de un golpe y en el fondo de dicho lugar se ve el timón roto en el eje de prolongación, y junto a él está en dos pedazos parte del codaste, punto de apoyo del timón. Lo que nos hace suponer que dicho buque al verse ensenado entre las rompientes quiso virar en redondo, o hacer máquina atrás, lo cual debía conseguir pero por efecto del oleaje y al caerle la popa hacia las rocas, dio el golpe que le ocasionó la ruptura del timón y hélice, quedando sin gobierno, y a merced de las olas y viento N, que fue de gran intensidad durante la noche del naufragio, y lo empujó dentro de la mencionada ensenada. Y teniendo en cuenta el estado del buque tal y como queda mencionado, consideramos imposible

L'AMO DEPARTIENDO CON UN PERIODISTA

ELEMENTOS RECUPERADOS: CUBERTERÍA Y PRISMÁTICOS DEL PUENTE

toda tentativa de salvamento de ninguna parte útil del casco. Dado en Ciutadella de Menorca en el día 20 de febrero de 1910. Martín Pons, Juan Vilafranca y Juan Coll".

A todo esto, Marcel Bodez había llegado a Barcelona, donde sería recibido por el cónsul de Francia y por algunos reporteros de los medios de comunicación franceses ávidos de noticias sobre el suceso. El corresponsal de "Le Matin" era uno de ellos y poco después obtenía una declaración completa de los hechos:

LA CAMPANA RECUPERADA EL BUQUE

"Nada podía serme más grato que el ser recibido por franceses después de las horas de terrible angustia que acabo de pasar. Sé que se ha dicho que me había vuelto loco cuando ni durante ni un minuto he perdido mi lucidez, que minuto por minuto, como si dijera siglo por siglo, he seguido todas las fases del horroroso drama hasta el punto que he sido yo quien al llegar a Ciutadella he dado todos los detalles sobre los trágicos instantes de la catástrofe. A las preguntas de las autoridades locales he contestado con un largo relato y no puedo comprender que estos detalles hayan podido quedar ignorados en Francia tan largo tiempo.

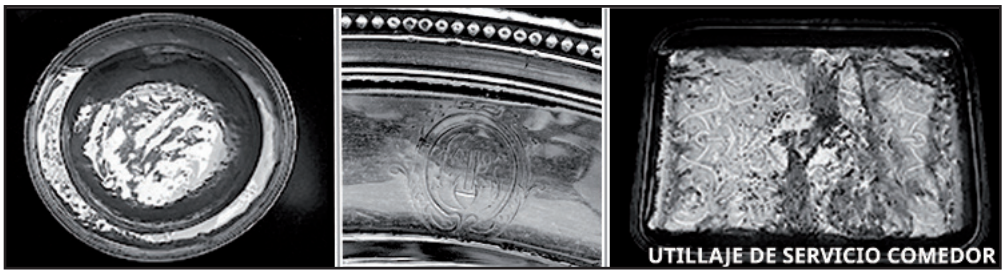
Serían las doce de la mañana cuando salíamos de Marsella. A bordo reinaba la alegría. Hacia las siete de la tarde, cuando entramos en el Golfo de León, la mar comenzó a picarse. Varios pasajeros se mostraron inquietos pero el Capitán Cayol dijo para tranquilizarlos: '¡Bah! no temáis nada. He visto otros temporales y mañana por la tarde hacia las cinco estaremos a la vista de Argel la Blanca...'. Y se cenó. Serían las once de la noche cuando volví a mi camarote, que ocupaba con otro viajero. Por mi parte experimenté alguna inquietud pues el estado de la mar empeoraba por momentos. 'No es nada, me dijo mi compañero de camarote; he hecho más de treinta veces la travesía; podéis dormir tranquilo' Y por fín me dormí.

De repente, podían ser las cuatro de la mañana, me desperté sobresaltado. En verdad no porque hubiese oído ni sentido nada, pero un terrible presentimiento me advertía de que un peligro me amenazaba. Estamos en peligro, pensaba. Pero, ¿por qué?, lo ignoro. En este mismo instante mi compañero de camarote, que también se encontraba despierto, me dijo con voz un tanto emocionada: 'Creo que el barco acaba de tocar fondo'.

Sin oír más salté de mi litera. Perseguido por mis presentimientos tomé el salvavidas del camarote, me puse los pantalones, me precipité por los corredores y escaleras llegando sobre el puente. Juzgad mi sorpresa al distinguir a cien metros apenas, la silueta de un acantilado, dibujándose en la oscuridad. Estábamos en medio de una bahía estrecha, la popa del barco hacia tierra, la proa hacia la salida de la cala en que nos encontrábamos. ¿Cómo podíamos haber llegado allí? Pero no me preocupó en aquel momento explicármelo, puesto que en seguida vi bien que la situación era trágica.

UNO DE LOS PORTILLOS RECUPERADOS

El temporal era tremendo. Olas gigantescas y horrorosas pasaban por encima del barco. De repente, de la escalera vi acceder al puente a unos treinta pasajeros escasamente. Estaban alocados. '¿Qué hay? ¿Qué sucede?' me preguntaron. 'No sé -les contesté-; pero creo que estamos en peligro. Quizás sería menester lanzar al mar uno de estos botes de salvamento'. '¡Oh!, el mar está demasiado enfurecido', manifestó uno de los pasajeros, que creyó que se estaría más seguro en el interior de los camarotes. Hubo entonces entre los pasajeros que se encontraban conmigo un pánico loco, insensato. Todos se precipitaron hacia la escalera del entrepuente y desaparecieron. Quedamos solamente cinco o seis sobre el puente. En-


UTILLAJE DE SERVICIO COMEDOR

tonces decidí lanzar al mar uno de los botes, puesto que el barco se hundía. Esta vez era imposible dudarlo. Todos estos hechos habían durado escasamente tres minutos.

Pero lo que más me extrañaba era la ausencia de miembros de la tripulación entre nosotros. De igual modo el corredor del oficial de guardia y del timonel estaba silencioso. De allí no venía ni una orden. Después, reflexionando, pensé que el corredor ya habia sido barrido por alguna ola y que ambos habrían sido arrastrados por el mar. Sin embargo, a pesar del horroroso estado de la mar, mis compañeros y yo nos pusimos a hacer las maniobras necesarias para lanzar el bote al mar, cuando casi sin interrupción, tres olas enormes se estrellaron contra el puente, barriéndolo todo sin piedad. Con un esfuerzo desesperado me agarré a unos cabos cerrando los ojos. Cuando los volví a abrir me encontraba solo en el puente. Mis compañeros habían desaparecido y el buque se hundía y comprendí que pronto el mar iba a tragárselo todo, con aquellos que debajo de mí, en el entrepuente y en el interior de los camarotes debían ya luchar con la muerte.

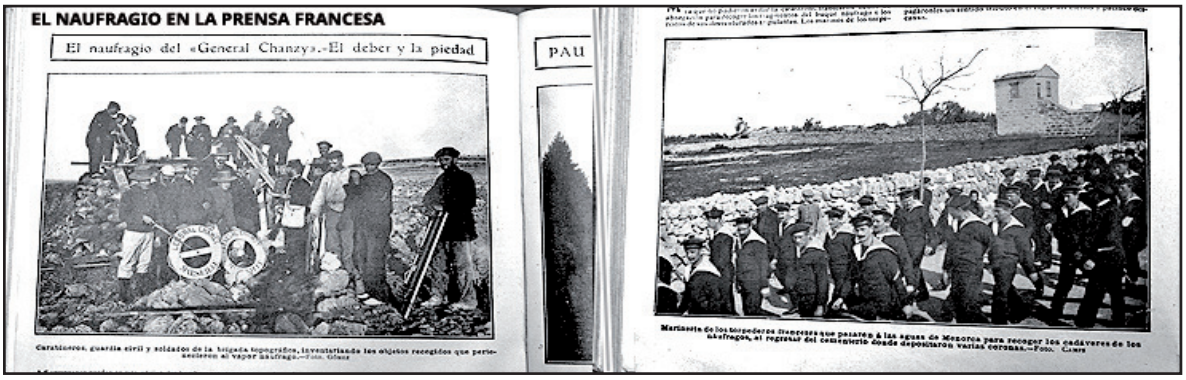
UTILLAJE DE SERVICIO COMEDOR

Entonces no dudé más. De un salto me lancé en el abismo negro y rugiente y me esforcé en llegar a tierra nadando. De repente, mientras servía de juguete a enormes olas, oí detrás de mí un sonido de explosión tan formidable que dominó por un instante a los estruendos de la tempestad. Una lluvia de toda clase de objetos cayó al mismo tiempo a mi alrededor, tablas y hasta restos de barriles. Volví la cabeza: estaba ahora solo sobre el mar enfurecido. La catástrofe era un hecho.

Bruscamente me sentí levantado por una ola más enorme todavía que las anteriores; sentí un choque espantoso y la ola se retiró. Tras algunos momentos de aturdimiento abrí los ojos. Estaba en una especie de gruta rodeada de rocas cortadas a pico de treinta metros de altura. Delante de mí el mar continuaba rugiendo y las olas entraban con estruendo en la gruta. Para evitar que las olas pudieran llevárseme tuve que subir a una roca detrás de la que me albergué como pude contra las humedades.

Por fin llegó el día. La tempestad duraba siempre. A mi alrededor vi un espectáculo terrorífico. A la entrada de la garita en la que me había cobijado objetos de todo tipo se amontonaban, traídos por las olas que seguían igual de furiosas. En estas condiciones

ARO SALVAVIDAS RECUPERADO


EL NAUFRAGIO EN LA PRENSA FRANCESA

El naufragio del «General Chanzy».-El deber y la piedad

PAU

busqué en la bahía un rastro del ***Général Chanzy****. Nada: ni palos, ni resto alguno de cadáveres. Ningún rastro de la catástrofe. Sólo el mar, siempre embravecido. Entonces probé de dejar la gruta. Imposible. Las olas fustigaban terriblemente las rocas. El día pasó y volvió la noche. Sufría horriblemente de mis heridas. Tenía hambre y sed. El mar tiró a mis pies un saco de patatas medio roto. Devoré varias con voracidad. Por fin, después de pasada la segunda noche, el día lució de nuevo; el mar estaba más tranquilo y salí de mi gruta. No vi delante de mí más que rocas cortadas a pico. Intenté subir, rozando mi cuerpo desnudo en todas las asperezas de la roca, llegando por fin tras dos horas de esfuerzos a la cresta del acantilado. Allá abajo de la llanura vi una alquería de blancas paredes. Me arrastré como pude y expliqué a los campesinos estupefactos, con gestos, pues no sabía español, el drama terrible.*

Me hicieron comer y beber y una hora más tarde, una tartana que aquellas honradas gentes engancharon para mí, me depositaba en casa del agente consular de Francia en Ciutadella, a quien conté minuciosamente la catástrofe. De allí fui llevado al Hospital en donde las Hermanas de la Caridad me prodigaron cuidados de los que guardaré un vivo reconocimiento toda mi vida".

YUNQUE DE LOS TALLERES DEL VAPOR

El día 16 llegaba a Marsella. El cónsul de Francia le había donado antes de partir una ayuda de 600 francos para las necesidades más urgentes. Nuevamente sería recibido por numerosos periodistas a quienes manifestaría sus deseos de visitar al agente general de la Compagnie Générale Trasatlántique, a donde fue conducido en automóvil. En sus explicaciones atribuiría la catástrofe a la invasión del agua del mar a la sala de calderas produciendo seguidamente una explosión:

'Lo que me salvó es que tuve la presencia de espíritu suficiente para procurarme un chaleco salvavidas y de arrojarme decididamente al mar...'.

Bodez volvía a repetir su odisea en todos los lugares que visitaba, entre ellos, al organismo del cual dependía laboralmente. El Interventor de la Aduana le ofreció, entonces, un puesto de trabajo en Francia al que rehusó, manifestando su deseo de volver a su anterior puesto aunque tuviera que embarcar de nuevo. Después de visitar diferentes bazares para realizar diversas compras partió, ya de noche, con destino a París. Previamente había sido agasajado por sus compañeros de la Amicale de Douanes. Fue interrogado en diferentes ocasiones y, entre ellas, por el administrador de la Marina quien le preguntó por las posibles causas de la explosión. Declaró que sucedió en el mismo instante en que se hallaba sobre el puente y cuando las olas furiosas acababan de arrastrar ante sus espantados ojos el tambucho que cubría la sala de máquinas del vapor:

"*El agua lo invadía. En el momento mismo me arrojé al mar. Algunos minutos después estaba en tierra y volviéndome hacia el mar no vi más que olas inmensas que se deshacían contra las rompientes*".

Mientras, en Menorca continuaban los trabajos de salvamento, identificación y posible repatriación de los cadáveres. En el transcurso del 17 llegaban a Maó los contratorpederos que se estaban dedicando a la búsqueda y recuperación de las víctimas del vapor siniestrado, amarrando en el *Moll de Llevant*. Fueron muchas las personas que se dedicaron a pasear por los

PLA DE MAR Y MUNTANYA MALA

muelles para poder verlos. Por su parte, La Marítima se encargó de abastecerlos de carbón a fin de que pudieran desarrollar sin problemas su humanitario cometido.

A las doce y media del 18 zarpaba con rumbo a Ciutadella el contratorpedero ***Carabiniere*** y al atardecer del día 20, en el salón de actos de la Academia de San Estanislao, de Maó (donde estuvo posteriormente el cine Alcázar, en la calle de Santa Ana) se exhibía un pase de imágenes fijas del lugar del naufragio del vapor francés, del único superviviente y otros detalles del impresionante siniestro.

A raíz del naufragio, los talleres de la Sociedad Anglo-Española recibieron el encargo del consulado francés de ensamblar varios ataúdes de plomo con los interiores de madera debidamente herméticos para repatriar algunos de los cadáveres a sus países de origen.

En la mañana del 21 el comandante del contratorpedero ***Gabion*** pasó a despedirse del comandante de Marina acompañado del cónsul de Alemania, el señor Taltavull, agradeciendo en nombre de la flotilla todas las facilidades encontradas y atenciones recibidas. Y a las dos de la tarde fondeaba en Maó el cañonero ***Temerario*** que llegaba procedente de las aguas de Ciutadella. Iba al mando del TN don Salvador Carviá, desplazaba 571 toneladas y venía a reponer sus reservas de carbón. El 22 volvió a hacerse a la mar para continuar prestando su apoyo en el lugar del siniestro.

El 22 se hacían nuevamente a la mar los contratorpederos ***Cognée***, ***Gabion***, ***Fanfare*** y ***Sobretache***, quedando amarrado el ***Carabinière***. En Ciutadella permanecía el ***Corquois***, que no había venido hasta Maó. El 17, la barcaza denominada ***Juanito*** propiedad de la Compañía Arrendataria de Tabacos, recuperaba a una distancia de 3 millas de la costa al través del paraje conocido como *Muntanya Mala* otro cuerpo. Pertenecía a un hombre de unos 48 años que había sido localizado por un pescador de Fornells, que sería rápidamente trasladado a este mismo puerto. Identificado se le reconoció como Mr. Bruno Cayol, el malogrado capitán del ***Général Chanzy***. Tan pronto como fue sabido en Ciutadella se hizo largar amarras y zarpar al acto al ***Sobretache*** para hacerse cargo del cuerpo. Sobre la una de la tarde podía verse desde el puerto de Ciutadella que dos buques se dirigían hacia el mismo: uno de ellos era el contratorpedero francés que navegaba a toda máquina llevando su bandera a media asta. El segundo buque quedaba parado frente a la bocana al observar la velocidad del primero y, posteriormente, el que llevara izado su pabellón a media asta. Era el cañonero español ***Temerario***, que había estado patrullando por la zona con órdenes directas del Gobierno por medio del ministro de Marina.

Tras amarrar descargaba varios restos hallados en la mar que pertenecieron a la goleta francesa ***Martial***, naufragada el 15 de enero anterior en la cala *del Pilar*. Amarrado también el barco francés se procedió a trasladar el féretro del capitán Cayol cubierto con la bandera francesa a bordo de un bote, mientras la tripulación del buque español formaba en cubierta rindiendo honores al fallecido. Transportado hasta una de las escalas laterales del muelle y desembarcado a manos por una guardia de honor formada por un piquete de marinos franceses de los contratorpederos, fue conducido hasta la Plaza de Colón. Allí fueron relevados por varios ciudadanos, los cuales darían muestras de un extraordinario respeto por Mr. Cayol llevándolo hasta el Cementerio, a donde llegarían pasadas del cinco de la tarde. Se había formado una nueva comitiva de autoridades y ciudadanos. Una vez colocado el féretro en el depósito, se cubrió con varias coronas de flores que llevaban las leyendas:

"Del Cuerpo de Telégrafos"

"A notre Collégne de la Marine Marchande. L'Etat Major et l'equipage de la ***Sobretage***

"Cíe. Gle. Trasatlántique aux víctimes du ***Général Chanzy***

"A notre regretlé Collégne les Etats Major de la Cíe. Gle. Trasatlántique".

El cuerpo del infortunado capitán Cayol, registrado como "Cadáver nº 18", quedó identificado como: "*Hombre ya entrado en edad, de estatura regular, robusto, calvo, pelo negro y bastante largo, bigote canoso y trazas de haber usado barba. Lleva un anillo con brillantes y un aro con la inscripción "Gabrielle a Bruno, 7 août 1892*".

El domingo día 20 por parte de la Sociedad Casino 17 de Enero era organizada una manifestación de duelo ante el domicilio del Agente Consular de Francia señor Mir, donde se entregaron tarjetas de pésame, y una velada necrológica destinada a recaudar fondos para llevar a cabo la construcción de una gran Cruz que debería presidir el borde del acantilado de la ensenada del *Codolar de Torrenova* y un Mausoleo destinado a acoger todos los cadáveres recuperados, los cuales fueron depositados en diferentes nichos para su más fácil identificación en el supuesto de ser reclamado alguno de ellos por sus deudos y debiera de ser repatriado. En dicho acto se reunieron más de 500 pesetas. Acto seguido se abrió una suscripción voluntaria popular en los medios de comunicación de la Isla para contribuir en los gastos.

MARINEROS FRANCESES EN EL ENTIERRO DE LAS VÍCTIMAS

Sería en la madrugada del 23 cuando atravesaba la bocana para hacer una escala el vapor perteneciente a la Compagnie Générale Trasatlántique *Ville d'Alger* procedente de Marsella, correo francés de 2.180 toneladas y 69 tripulantes cuyo capitán era Mr. Cazalix. En él viajaba el presidente de la compañía naviera Mr. Charles Roux, junto con una comisión para visitar el lugar de la catástrofe y analizar las consecuencias y acciones posteriores, contando con los dos ingenieros navales, Mr. Pallerin de la Touva y Mr. Figon. También se llevarían a los pasajeros que hubieran sido identificados. Una vez desembarcados, el buque levaba anclas continuando su viaje. Volvió a entrar a las tres de la madrugada del 28 embarcando nuevamente a los pasajeros que había dejado en su anterior escala continuando seguidamente viaje rumbo a Marsella.

El 23 de febrero y por encargo del cónsul francés Mr. Deloffre fueron embarcados en el ***Carabiniere*** antes de su partida dos ataúdes para conducir dos cadáveres del buque naufragado hasta Francia. Uno de ellos pertenecía al que fuera capitan del vapor, Mr. Bruno Cayol, que había sido hallado por un pescador en las cercanías de Fornells. Los ataúdes habían sido construídos por el ebanista mahonés don Juan Sintes Mercadal.

Al puerto de Ciutadella arribaba el ***Calvados*** procedente también de Marsella, transportando un equipo de buzos y diverso material para reconocer al ***Général Chanzy*** que, tras realizar la descarga, zarpaba rumbo a Argel. El mismo día partía de Ciutadella el cazatorpedero ***Carquois*** llevando a remolque dos barcazas cedidas por La Marítima junto con los buzos llegados para iniciar sus trabajos. En primer lugar tenían que inspeccionar el interior del vapor hundido en busca de cadáveres. Sería por la tarde cuando una pareja de los buzos encontrarían otros dos cuerpos en el interior de una cueva submarina próxima al lugar. Llevados a tierra, fueron depositados en el interior de unas cajas especiales de plomo con exteriores de madera. Las víctimas no se podrían identificar. Tras estas operaciones, zarpaba de nuevo el barco de la Armada francesa hacia la costa norte para recoger a los buzos. El tiempo había refrescado mucho y la mar se iba picando por momentos. A última hora regresaba con otro cadáver a bordo. Éste se encontraba ya excesivamente desfigurado y troceado. Analizado por el personal sanitario, se comprobaría que los tres trozos aportados pertenecían a tres personas diferentes. A todo esto el jefe de los buzos informaba que dentro del vapor no quedaba ni rastro de carga ni cadáver alguno, tan sólo algunos restos enganchados entre efectos del buque. Se supuso que la causa había sido la fuerte corriente que estaba dominando la zona.

El 4 de marzo debían de marchar los buzos tras los nulos resultados de los últimos días. Ya no había nada que recuperar, únicamente restos de chatarra del buque. Varios cadáveres serían exhumados y tras los trámites y preparativos sanitarios de rigor serían remitidos a Marsella. El día 10 llegaban a ese puerto los 6 cadáveres identificados, los cuales fueron colocados sobre

unos catafalcos existentes en el muelle que se convertirían en la capilla ardiente. Los había transportado el ***Calvados*** directamente desde el puerto de Ciutadella. Ese mismo día a las dos de la tarde se formaba una comitiva abriendo la marcha un automóvil seguido de una sección a caballo de la gendarmería, ciclistas, sindicatos de marinos, obreros del puerto y numeroso público ávido de rendir un último homenaje a las víctimas de tan desgraciado accidente. Los féretros, montados en seis carrozas fúnebres, iban cubiertos de ramos y coronas de flores, cerrando la comitiva una banda de música que ejecutaba piezas musicales adecuadas al efecto. El duelo lo presidía Mr. Chéron, subsecretario de la Marina francesa y el director de la Compagníe Générale Trasatlántique, seguidos del Cuerpo Consular, autoridades, etc. Millares de curiosos estuvieron contemplando en un respetuoso silencio el paso del cortejo soportando una pertinaz lluvia. El 23 de marzo se anunciaba la primera subasta pública de los restos recuperados liner lo cual se realizaría en la Oficina del agente consular de Francia en Ciutadella. El tipo de licitación se estableció en 30.000 francos. El material objeto de la subasta se refería a todo lo que pertenecía al vapor, tanto en la costa como en el fondo del mar: casco, máquinas, armamento, etc. Formaban parte de otros lotes bocoyes, sacos, barriles, etc. que se venderían aparte por el curador para los intereses ausentes. Posteriormente se intentaría una segunda, al haber fallado la primera. Finalmente se procedió a la venta amigablemente a los señores don Lorenzo Arguimbau Gener y don Antonio Alzina Salom, por el precio de 24.500 francos.

Más adelante fueron transportados a Marsella los restos de otro de los identificados, el cadáver perteneciente a Mr. Bolondo, que llegaría a bordo del ***Carabinier***. Envuelto en la bandera francesa, fue descendido a una falúa que lo transportó hasta el muelle de La Fraternité, en donde se había agolpado una numerosa concurrencia. Mientras el féretro era bajado toda la oficialidad y tripulación se hallaba en el puente con la cabeza descubierta. Recibió el féretro un cuñado del difunto y tras colocarlo en un coche fúnebre fué conducido hasta la estación del ferrocarril para ser transportado a París. En Toulon se celebraron también solemnes funerales por el eterno descanso del notario de esa ciudad Mr. Audibert y su esposa que habían perecido en la catástrofe, ante una numerosa concurrencia. También se celebraban las honras fúnebres para un tercer féretro, el de la hija de ambos, Germana, que había perecido algunos días después de haber conocido la trágica suerte de sus progenitores.

Hasta aquí los datos recogidos del suceso. Se habrá observado que las declaraciones de Marcel Bodez difieren en la versión de los primeros días en Ciutadella hasta las ruedas de prensa concedidas en Barcelona y Marsella a los medios de comunicación franceses. Alguno de los medios locales llegó a poner alguna duda en sus explicaciones, lo que sería criticado por otro de dichos medios. Es de suponer que entre el shok de los primeros momentos hasta observar, quizás,

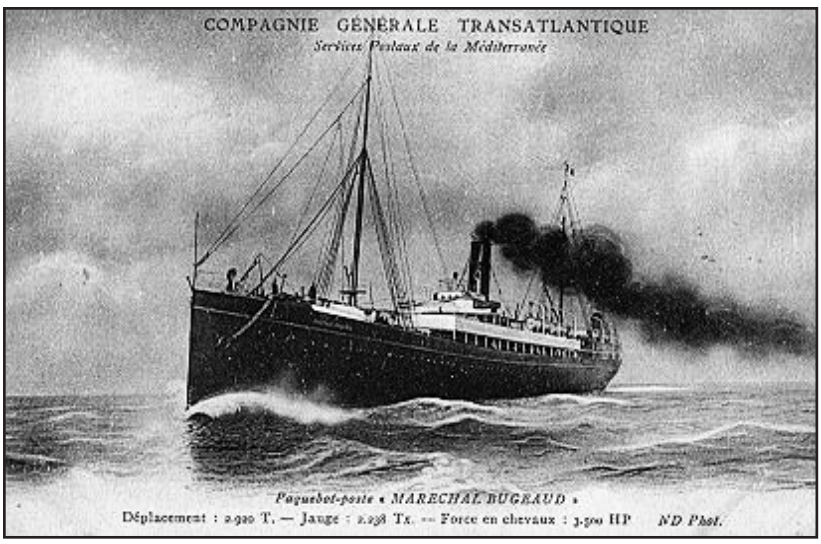
MARINEROS FRANCESES EN EL ENTIERRO DE LAS VÍCTIMAS

la popularidad adquirida por ser el único superviviente de la catástrofe, le hiciera adornar un poco más su relación de los hechos a medida que avanzaba el tiempo. Tampoco se ha confirmado que volviera durante el período de su convalecencia al lugar del suceso para identificar el punto al cual le lanzaron las olas salvándole con ello la vida. En las fotografías salen dos puntos señalados como el lugar exacto. Lo hemos visitado: la erosión ejercida por la mar brava y la tramontana de la zona durante las largas décadas transcurridas desde entonces a nuestros días, unido a que el terreno es de por sí blando (de ahí su otra denominación popular de *Enderrossalls*) que origina fácilmente derrumbes de los materiales del acantilado, es motivo suficiente para que la tal cueva haya desaparecido totalmente e incluso hayan aparecido otras de nuevas, como hemos podido observar. Los puntos señalados en las fotografías originales no contienen ninguna oquedad actualmente.

La declaración oficial de sumario efectuada al agente consular señor Mir por Bodez, y que pasaría a formar parte del expediente del siniestro, rezaba de la forma siguiente:

*"Habiendo tomado pasaje a bordo del vapor correo **Général Chanzy** de la Compagníe Générale Trasatlántique para dirigirse a Argel, lugar de su destino, cree que en el momento de la salida de Marsella había sobre cubierta un centenar de pasajeros sin contar la gente de la tripulación.*

Poco tiempo después de la salida encontraron una mar muy gruesa y violento viento del norte. A pesar de ello continuaron la navegación y durante la noche del nueve al diez, hacia las cuatro o las cinco de la mañana se acababa de despertar cuando de pronto oyó un fuerte rozamiento sobre los lados o el bajo del navío. Preguntó qué había pasado a los hombres de a bordo quienes le respondieron que no había pasado nada; no obstante no creyéndolo subió a cubierta con una treintena de hombres y mujeres. Pudo constatar que enormes olas barrían la cubierta llevándose la pasarela y las gentes que estaban asidas. A mi vez, prosigue, me agarré a un instrumento de hierro cuyo nombre ignoro, En este momento, viendo venir una ola menos fuerte y sabiéndome un buen nadador me dejé ir al agua, y nadé hacia tierra que yo entreveía, después de haber sido arrojado a ella pude darme cuenta de que el navío había naufragado. Debo hacer constar que antes de abandonar el barco oí estallar las calderas y unas maderas me pasaron por encima de mi cabeza.



Una vez en tierra el día no tardó en aparecer y pude darme cuenta de mi situación. No había más que despojos a mi alrededor. La tempestad era demasiado fuerte y no podía salir de la cueva en donde me hallaba refugiado. El día transcurrió así y habiendo podido recoger unos trozos de madera pude hacerme un abrigo para pasar la noche y preservarme del frío y del agua.

En fin, a la mañana siguiente al alba pude escalar las rocas que creo de una altura de unos cincuenta metros y tras mil esfuerzos llegué con los pies desnudos después de tres cuartos de hora de camino a una granja en donde me di a entender como pude, y me dieron de beber y comer. De allí condujéronme en un coche hasta la ciudad, dejándome en casa del juez donde fui recibido con la mayor solicitud.

Cuando llegó el señor agente consular, fui prontamente cuidado por tres médicos que constataron que no tenía más que heridas y contusiones superficiales. Debo reconocer que todas las autoridades han demostrado un gran interés y se han apresurado en darme los socorros que mi caso reclamaba.

Y para valer lo que de derecho haya, hago la presente declaración que yo firmo. M. Bodez".

Otra declaración de sumario fue la de *l'amo* de *Son Escudero*, Juan Coll Marqués, que relataría así los hechos:

"*Esta mañana a las ocho y media se presentó en mi granja de Son Escudero en donde vivo con mi familia, un joven miserablemente vestido bañado por agua de mar y los pies envueltos por unos trozos de tela desgarrados, el cual nos dio a entender por medio de signos que deseaba comer. Le trajimos pan y salchichón que él rehusó, dándonos a entender que prefería leche caliente y huevos, que le fueron inmediatamente servidos.*

Habiéndose expresado nuestro deseo de conocer la causa de su lamentable estado, tomó un trozo de carbón y dibujó sobre el muro un vapor naufragando y unas palabras. Con toda rapidez apresté mi coche y lo conduje a Ciutadella para ponerlo a disposición del juez Municipal para que recibiese los cuidados que fuesen necesarios.

Antes de abandonar mi granja quiso darme una moneda de veinte francos que por casualidad se encontraba en uno de sus bolsillos, pero rehusé formalmente a tomarla.

En fe de lo cual tomamos acta de la declaración que precede, y que el señor Coll Marqués ha firmado con nosotros después de su lectura. José Coll Marqués".

Y para terminar este relato, ¿quién era Monsieur Bruno Cayol?, y ¿qué sucedió exactamente aquella siniestra noche? ¿Qué circunstancias pudieron darse para que el ***Général Chanzy***, un buque considerado de los mejores de la Compagníe Générale Trasatlántique, se viera frente a los terribles peñales que limitan el *Codolar de Torrenova*? Mr. Lys du Parc, que asistió a los solemnes funerales celebrados en la S.I.C.B. de Ciutadella, ofreció las siguientes declaraciones:

"*He aquí lo que acabo de oir de boca de un pariente del difunto Capitán recién llegado de Marsella. Cayol no sentía entusiasmo por el* ***Général Chanzy****. A sus íntimos había dicho más de una vez 'Ojalá pudiese cambiar mi barco por el* ***Marechal Bugeaud****, mi buque predilecto'. En su último viaje Mr. Cayol había capeado un horrible temporal. Una ola enorme había invadido el vapor, habiendo llegado el agua hasta la misma sala de máquinas. Durante cinco minutos se creía todo perdido ¿Cómo resistió el* ***Général Chanzy****? No se supo. Durante más de tres horas tuvieron que maniobrar las bombas. De regreso a Marsella, Mr. Cayol que se creía salvado por milagro, fue en romería (aun cuando parecía de carácter poco religioso) al Santuario de Nuestra Señora de la Garde. Allí ofreció un cirio a la Virgen, para darle gracias por haberle preservado de aquel inminente naufragio. Al cabo de poco tiempo salió Mr. Cayol al mando del* ***Général Chanzy*** *rumbo a Argel... donde no debía llegar jamás. El haberse encontrado el cadáver de Cayol lejos del lugar del naufragio (a 16 millas), a lo largo de Fornells, parece indicar que fue arrebatado del puente por una ola tremenda, una ola como aquella del viaje anterior. Esa ola debió de llevarse con Cayol a los que estaban de servicio y al pasaje que se hallaba sobre cubierta. A partir de ese momento el vapor quedó sin dirección ni orientación. Esto explica que fuese a dar contra la costa de Menorca. Y pudo suceder que siguiendo el vapor a toda velocidad, mientras el pasaje dormía confiado en la pericia de su Capitán, que ya había sido víctima de las furiosas olas, a los pocos momentos sintieron el estruendo del choque y en un abrir y cerrar de ojos, vapor y pasaje, quedaron sepultados en el fondo del mar*".

Por su parte Monsieur Eng, comandante de la Escuadrilla de Contratorpederos de la Armada francesa, ofreció también una versión de lo que pudo suceder:

"*El buque sufrió un desvío de su rumbo de algunos grados de latitud, lo que es comprensible a causa de la densa niebla existente esa noche y que, al observar desde el barco que iba a chocar contra el acantilado, se maniobró rápidamente, desesperadamente en un intento de lograr separarse, lo que no pudo conseguir por estar ya muy cerca, logrando que el choque solamente fuese de lado, abriéndose una fuerte vía de agua que al llegar a las calderas produjeron una explosión, yéndose rápidamente a pique. El no hallarse el vapor junto a la orilla se puede atribuir a que, como el vapor navegaba a dieciocho nudos, perdió en el choque en su sentir parte de ella y*

CRUZ BAJO LA CUAL SE COLOCARON INICIALMENTE LOS CADÁVERES PARA SU IDENTIFICACIÓN

con el resto pudo recorrer unos centenares de metros más allá".

Y el capitán del vapor ***María***, de la Compañía de Navegación Mixta, que en la noche del dia 9 cruzó también el canal con su barco, manifestaría que en aquellos momentos quiso aprovechar una corriente de dirección W que existe entre las Illes Balears y las costas españolas, corriente que aquella noche había sufrido gran alteración, como lo prueba el hecho de encontrarse el ***María*** a la mañana siguiente cerca de Sant Feliu de Guixols, cuando debería de encontrarse -al seguir la acostumbrada corriente- frente a Mataró. Este desvío de la corriente explica, a juicio del Capitán Size, el naufragio de ***Général Chanzy***:

"Yo conocía al Capitán Mr. Cayol. Era un gran observador y por lo mismo él debía de contar con la citada corriente que conduce al W. Seguramente que no debió ver los faros de la costa menorquina a causa de la cerrazón y confiando en la corriente siguió por el canal y creyendo encontrarse cerca de las costas mallorquinas fue lanzado contra las de Menorca. Por lo mismo, dicho Capitán no es responsable de la catástrofe que en realidad fue debida al cambio de una corriente que resultó opuesta a la dirección ordinaria".

En opinión de sus superiores, Monsieur Cayol era considerado como excesivamente prudente. Solía tener por costumbre contestar en base a ella cuando le hacían comentarios al respecto: *"Tengo una hija que me está esperando con gran ansia en cuanto que llego a puerto y no quiero -no por mí, sino por ella- tener que correr el riesgo de zozobrar, por el prurito de ganar una hora en la travesía..."*.

Otros entendidos en la materia dirían que no podían estallar la calderas del buque por motivo de la invasión del agua del mar ya que, al contacto del agua fría con las calderas se habría generado gran cantidad de vapor que, en todo caso, podrían haber dañado a los tripulantes de la sala de máquinas que pudieran estar en el recinto. y que éste tiene suficientes orificios de salida para dichos vapores como para que se llegara a producir una explosión. La Agencia Veritas y el comité de las empresas aseguradoras del barco no habían podido aclarar de un modo definitivo las causas del siniestro. Consideraban, sin embargo, que un vapor de 3.000 toneladas y en perfectas condiciones de navegación, no tenía nada que temer de las olas; pero todos los marinos reconocían que las olas cortas y rápidas del Mediterráneo hacían padecer a un buque más que las grandes olas del océano. Se creía que el ***Général Chanzy*** sufriría alguna avería en el timón o en sus máquinas y que las corrientes y el viento harían lo demás, arrojándolo contra los escarpados acantilados de la costa norte menorquina.

También se llegó a suponer que el capitán Mr. Cayol buscó el abrigo de Menorca desistiendo de pasar por el E de las Baleares -su ruta habitual- a causa del recio NE que soplaba aquella noche. Una vez salvado el canal se refugiaría al amparo de la isla de Mallorca:

"¿Viró Mr. Bruno Cayol hacia el Cabo Galí creyéndose al S de Menorca? Ni se sabe, ni se sabrá nunca".

Mr. Barthélémy, capitán del ***Charles Royux***, de la misma armadora, manifestaría que jamás había visto olas semejantes en cuarenta años que llevaba navegando por el Mediterráneo. El viento soplaba de NE a NW levantando un oleaje al que resultaba imposible dar la proa. El buque tuvo que refugiarse en Barcelona de arribada.

Al llegar a Barcelona desde donde serían repatriados hasta Marsella junto con Marcel Baudez, los cuatro supervivientes de la goleta ***Martial*** manifestarían a los periodistas franceses que les estaban esperando:

"*El sitio de la costa de Menorca donde se perdió el* ***Général Chanzy*** *es uno de los más peligrosos para la navegación. Los habitantes de Menorca le llaman el 'agujero de la muerte'. Varios navíos han naufragado ya. Está situado a unas cuatro millas al E de Ciutadella en la costa norte de la isla...*".

Lo realmente cierto es que todas las respuestas a la infinidad de preguntas e hipótesis que se barajaron al respecto, se las llevó Mr. Bruno Cayol consigo. Y no hay más que decir.

Un periódico francés que se publicaba en Marsella realizó al respecto una entrevista a tres de los más valorados capitanes de la Marina Mercante francesa:

"*La desgracia que ha cogido al* ***Général Chanzy*** *acecha a todos los buques que tienen que seguir aquel camino. En Cap de Cavalleria no existe más que un faro para alumbrar toda la costa N de Menorca. Este faro, insuficiente, data de 50 años. Era entonces suficiente para buques de aquella época, que llevaban poca velocidad. El barco debió encontrarse en las inmediaciones de Menorca de tres a seis de la mañana, antes del alba, y la oscuridad y el mal tiempo le llevaron sobre las rompientes de aquella costa. Es de urgencia que todos los gobernantes exijan que esa luz sea reemplazada por un faro de mucho más radio. Es preciso también que la punta E y la parte W de Menorca, actualmente desprovistas de faros, sean iluminadas*".

A las anteriores manifestaciones se le unió el prestigioso "Le Fígaro" de París, que reprodujo en sus páginas un reportaje del periodista Eliseo Reclús que contribuiría a que se extendiera por todo el mundo la idea de Menorca como una isla fatal, rodeada de mares tempestuosos, que la convertían en funesta y temible para los marinos. Y el nombre de Menorca se iría repitiendo como el de una isla maldita, paraje de muerte al que los buques irían dejando fuera de sus rutas.

El mismo presidente del Gobierno francés Mr. Briand recibió el 5 de marzo una comunicación firmada por varios diputados pidiendo al Gobierno que tomara medidas para evitar el que se repitieran catástrofes similares a las sufridas en tan poco tiempo por vapores franceses en las costas de Menorca. Hacían constar en su escrito la existencia de una sola luz, escasa y fija en el *Cap de Cavalleria*, visible solamente a 18 millas, con tiempo sereno y sin brumas. Dicho faro estaba construido en 1857 sin que hasta la fecha hubiera sufrido ninguna modernización. Los capitanes de los buques, a los que representaban dichos diputados, solicitaban que los faros de Menorca fueran dotados de medios para que proyectaran luz de diverso color a cortos

LOSA DEL MAUSOLEO DEL CEMENTERIO DE CIUTADELLA

intervalos y no como sucedía en la mayoría de los faros españoles, en que esos intervalos duraban 4 minutos. La luz debería ser visible a una distancia de 30 millas. Esta solicitud se esperaba que fuera trasladada al Gobierno español. También los concejales del Ayuntamiento de Mahón se unirían al sentir general, dirigiendo al Gobierno central una solicitud de aumento de faros en la Isla. Firmaban el escrito don Pedro Pons Vidal, don Francisco Pons, don Lorenzo Gomila, don Alberto Seguí, don Rafael Olives, don Antonio J. Tudurí, don Bartolomé Giménez, don Cristóbal Thomás, don Cristóbal Mus, don Lucas Pons Castell, don Gabriel Orfila, don Manuel Beltrán Llabrés, don Pedro Robert y don Francisco Bals. Otra de las autoridades menorquinas que apoyarían la propuesta sería el alcalde de Ciutadella. El señor Escudero, presidente de la Cámara de Comercio, había reiterado sus escritos en demanda de la renovación de los faros de la Isla, además de instalar otros nuevos como habían venido demostrando los tres últimos sucesos.

Mucho tardaría en llegar el esperado escrito, pero el 17 de febrero era recibida la ansiada respuesta del Ministerio de Fomento al respecto:

"*Muy distinguido señor mío: Contesto a su telegrama de fecha 13 del corriente manifestándole que muy en breve se expedirá una orden a la Jefatura de Obras Públicas de Baleares para que abra un informe acerca del emplazamiento de las señales marítimas necesarias para balizar el canal que separa Mallorca de Menorca y otra para el Jefe del Servicio Central de Señales Marítimas para que tome las determinaciones que estime oportunas para la fijación del emplazamiento del nuevo faro de Favàritx...*".

El 20 de mayo salía aprobado el nuevo Plan de Faros para la Isla de Menorca que reformaba las apariencias de los instalados en el *Cap de Cavalleria*, *Cap d'Artrutx* e *Illa de l'Aire* con arreglo al Plan de 1º de marzo de 1902. Al propio tiempo se ordenaba contratar la construcción del nuevo a ubicar en el *Cap de Favàritx* con aparato de destello a relámpagos de 3.000 a 4.000 bujías y se incluía otro más para *Punta Nati* con el mismo aparato que el anterior. También se pasaba a estudio el alumbrado del *Puerto de Fornells*. Más adelante se recibiría la noticia directa desde la capital del Estado de que un equipo de luminaria que se estaba construyendo en Alemania con destino a un faro a construir en el Cabo de Tres Forcas, en Melilla, se destinaba al que se daba orden de levantar inmediatamente en *Punta Nati*; de ser necesario por finalizarse la obra y no haber llegado el equipo, quedaba en reserva otro que se estaba construyendo en Francia.

Para terminar, ¿quién era el personaje del cual tomó el vapor siniestrado su nombre? Antonio Eugenio Alfredo Chanzy había nacido en 1823 en Nonart. Ingresó en el Arma de Artillería, Cuerpo de Zuavos en 1841 y hasta 1870 sirvió siempre, prácticamente, en Africa. Tras la Revolución del 4 de septiembre, el Gobierno le ascendió a general de División. En diciembre del mismo año le confió el mando del 2º Ejército del Loira. Fué elegido miembro de la Asamblea Nacional, librándose milagrosamente de ser fusilado por los comunistas en 1871. De 1873 a 1879 fue gobernador general de Argelia. Senador en 1875 se presentó candidato a presidente en 1879. Fue nombrado embajador de Francia en San Petersburgo, cargo que ejerció desde 1879 hasta 1881, en que tomaría el mando del Sexto Cuerpo del Ejército en Chalors, donde murió repentinamente en 1883.

En noviembre de 1912 quedaba completamente terminado el panteón erigido en el Cementerio Católico de Ciutadella en memoria de las víctimas. Contiene una hermosa escultura representando a un gran ángel que sostiene un ancla con su mano izquierda y en su base un relieve de piedra que representa al vapor estrellándose contra el acantilado, rodeado el conjunto de un balustre que sostiene una cadena con una lápida que lleva una inscripción bilingüe

(francés y español) alusiva a la catástrofe. Es obra del escultor mallorquín Francisco Rosselló. También sería construida una gran Cruz de hierro forjado que sería colocada sobre un túmulo circular de piedras al borde del acantilado del *Codolar de Torrenova*, en el mismo lugar de los hechos, en mayo de 1911 y que, debido a su degradación por la corrosión, sería sustituida en 1985 por otra cruz de piedra artificial que en su base lleva una placa de mármol con la inscripción:

"A la memoria del vapor 'Général Chanzy'. 10 de febrero 1910. Ciutadella 1985".

Su recuerdo entre los ciudadelanos continúa, aún hoy, presente. De hecho, el mes de febrero de 2010 se cumplía el Primer Centenario del trágico suceso y por ello, la Societat Històrico Arqueològica Martí i Bella, de Ciutadella, organizó unas Jornadas dedicadas a conmemorar y homenajear a las víctimas del vapor mediante un ciclo de conferencias impartidas por los historiadores franceses Pierre Echinard, Historiador y miembro de l'Académie de Marseille junto con Jean-Jacques Jordi, Doctor en Historia. También se efectuaría el hipotético camino efectuado en su día por Bodez desde el acantilado hasta alcanzar las casas de *Son Escudero*, un camino infernal para alguien que caminaba con los pies casi desnudos, mediante relato y explicaciones del autor de estos textos, de lo cual se incluyen diversas imágenes.

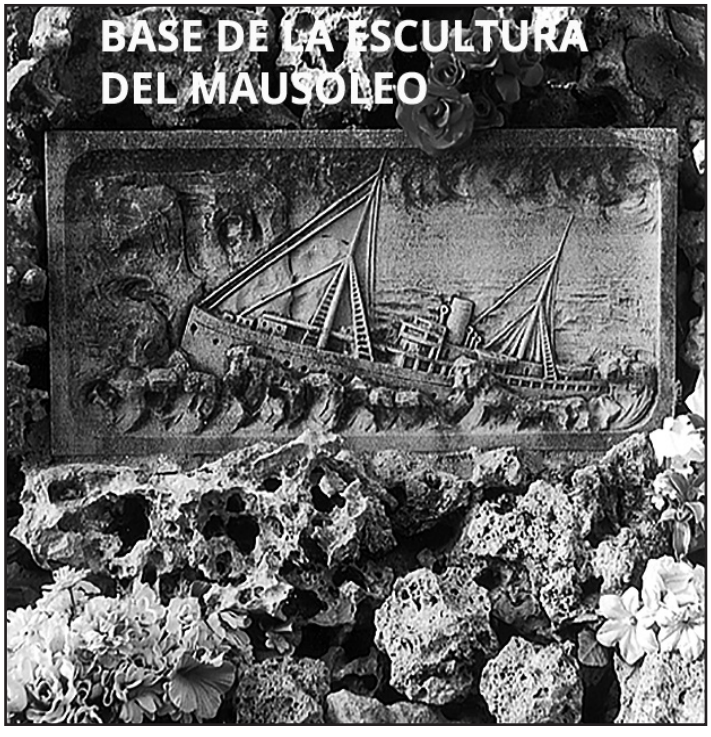
La compañía armadora del buque encomendó al Capitán Heit que realizara un estudio y, tras ello, el correspondiente informe de las posibles causas del terrible naufragio. Esta es su opinión al respecto: (Informe del Capitán Heit para la C. G. T.)

"*Las causas probables del naufragio del* ***Général Chanzy****:*

Después del naufragio del paquebote ***Général Chanzy*** *es necesario buscar cuáles han podido ser las causas probables de esta catástrofe. No puedo emitir, ésto es verdad, más que hipótesis al respecto puesto que, desgraciadamente, no existe ningún testigo susceptible de revelar cuál pudo ser la actuación del alto Comandante de este barco durante la trágica travesía.*

No se puede, entonces, más que basarse sobre suposiciones e impresiones, las cuáles tampoco podrán basarse en ellas mismas sino en hipótesis. Uno se encuentra limitado a analizar qué pudo hacer este paquebote después de su salida de Marsella hasta el momento de su desaparición. El buque zarpó el 9 una hora después del mediodía del muelle de la Joliette (puerto de Marsella); el alta mar estaba movida y una tempestad de mestral (noroeste) se encontraba establecida en ese momento sobre todo el Mediterráneo occidental. Por ello es necesario ante cualquier otra indagación conocer qué rumbo ha dado el Capitán. ¿Ha tomado el rumbo directo hacia la isla del Aire, conocida también como ruta de buen tiempo (verano)? ¿Ha contorneado el golfo de León para tomar enseguida el viento de popa?

Es de suponer que el comandante Cayol, que tiene una gran práctica en estos viajes, ha contorneado el Golfo y también es preciso determinar en que punto del Golfo ha tomado el viento de popa. Conociendo la velocidad habitual de estos tipos de barcos y la indicación de la posible ruta efectuada por el paquebote, se obtendría la hora exacta del siniestro. Por lo tanto, es imposible conocerla exactamente.

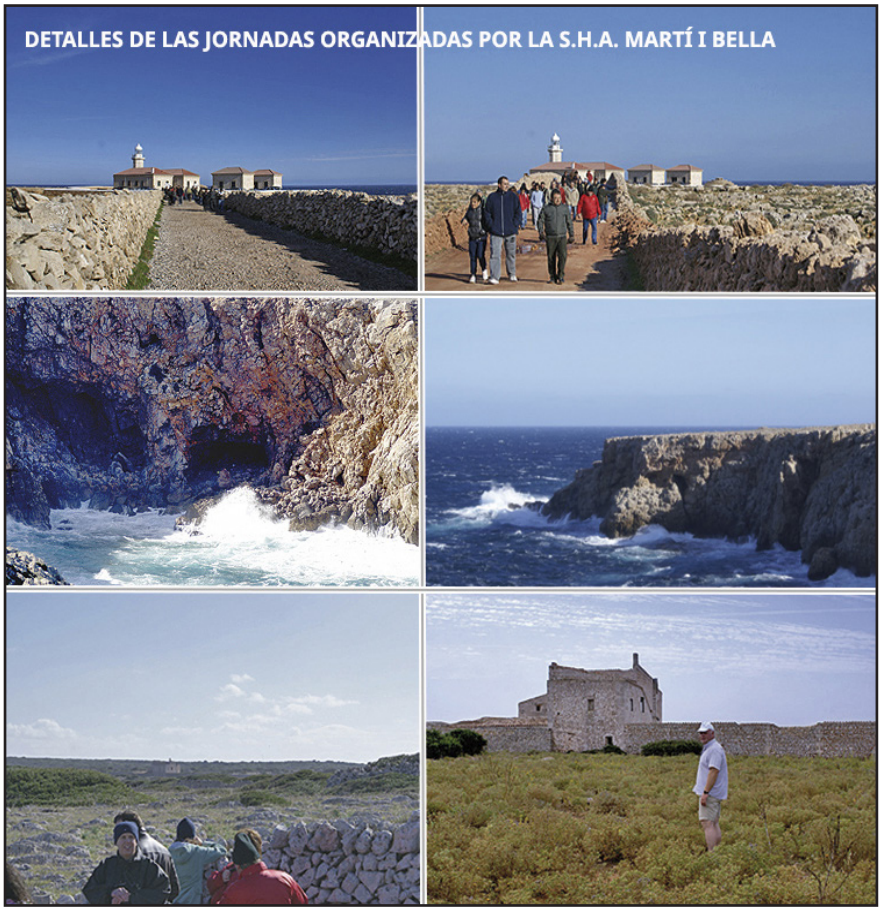


Se sabe que el barco se ha destrozado contra los acantilados de Menorca durante la noche del 9 al 10 de febrero y que el desgraciado empleado de Aduanas que se ha salvado ha supuesto al principio que el buque se ha hundido de las 2 a las 3 horas de la mañana; después a las 5 horas.

Una sola cosa podrá más tarde precisar este punto si el pecio no se encuentra muy profundo, cual será la búsqueda de los relojes de a bordo que debieron pararse en el momento en que el buque desapareció. En este caso, pues, sólo es posible suponer una derrota basada sobre el

razonamiento siguiente: admitir que el buque haya dado 15 nudos de media sobre la ruta efectuada, lo que es una velocidad importante ya que al rumbo verdadero será preciso sustraer todas las guiñadas y las arrancadas perdidas por las cavitaciones de la hélice. Si se admite como hora del siniestro las 6 de la mañana el ***Général Chanzy*** *habrá recorrido 212 millas y si se toma como base la primera hora indicada por el desgraciado náufrago, el paquebote no habrá recorrido más que 202 millas. La distancia en línea recta de Marsella a la parte norte de Menorca es de 212 millas, luego el buque no ha podido naufragar al menos hasta las 4 horas de la mañana. Ahora bien, la distancia máxima que él ha podido recorrer admitiendo la hora del siniestro a las 6 horas de la mañana es de 247 millas. Entre estos dos límites de velocidad, el paquebote ha podido efectuar tres rutas diferentes:*

1º, de Marsella a la illa de l'Aire que es poco probable, de 219 millas; 2º, de Marsella tomar la ruta hacia el Oeste para cambiar el rumbo dirigiéndose hacia el sur de la illa de l'Aire en el momento en que el buque se encontrara sobre el meridiano de Faraman, 218 millas y 3º, de Marsella tomar la ruta al S80E y dejarlo cambiando el rumbo a la illa de l'Aire en el momento en que el buque se encontrara sobre el meridiano de Sète, 247 millas.



Es, pues, probable que el Comandante del ***Général Chanzy*** *haya tomado la ruta intermedia; en principio se ha dirigido hacia Faraman y de allí hacia el sur de la illa de l'Aire; es decir, el rumbo S50E ya que no es admisible que de Faraman él haya dado rumbo sobre Bajolí (punto situado al noroeste de Menorca). Con ello tomaba el mismo ángulo de rumbo que si hubiera tirado recto (Marsella sobre illa de l'Aire). Hubiera sido inútil perder 30 millas de ruta yendo de Marsella a Faraman y se puede añadir por otro lado que es casi increíble que el comandante Cayol haya dado ruta directa de Marsella a Bajolí, a pesar de ser práctico en estas aguas, sabiendo que debía de atravesarlas de noche, no ignorando que con los temporales provinientes de la parte norte, el horizonte se encontraría totalmente tapado por la proximidad de las islas y las brumas provocadas por las olas rompiendo contra los acantilados que responderían a su vez sobre la superficie del mar en forma de niebla muy densa.*

Suponiendo admitida la hipótesis de la derrota llevada a cabo por el buque, se pregunta cuál es la causa de la desviación del rumbo: si el ***Général Chanzy*** *se estrelló como consecuencia de una avería de gobierno, o de máquina, o simplemente empujado por la mar, estrellándose a toda máquina sobre las rocas cortadas a pico que bordean el norte de la Isla.*

Yo no creo que el ***Général Chanzy*** *quedara al pairo, pues desde la hora de salida de Marsella, a la hora del siniestro había recorrido un número de millas bastante considerable para haber sufrido una parada durante el mismo y aún admitiendo que dicha parada hubiera podido tener lugar un poco antes del choque del buque el balanceo habría sido de tal violencia que todos los pasajeros estarían asustados y en esta situación difícil, a bordo, se habrían*

tomado disposiciones para hacer frente al siniestro. Ahora bien, como las malas noticias se extienden rápidamente, los pasajeros habrían sido informados de su triste situación, el pánico se habría producido y el Sr. Bodez, el superviviente, sería el único en salvarse. Además, colisionando el vapor contra los acantilados sin velocidad, se habría encastrado sobre ellos y no habría desaparecido en tan pocos minutos, lo que habría permitido hallar vestigios de prueba de rescate, como cadáveres rodeados por salvavidas mientras que, al contrario, los cuerpos encontrados estaban completamente desnudos. Queda entonces la segunda versión: el vapor se estrelló (con velocidad). Éstas son, pues, las razones probables.

*Tomemos la ruta que debió llevar a cabo el **Général Chanzy**, es decir, gobernando para ir de Marsella hacia Faraman y, desde este punto, hasta la illa de l'Aire. La lógica indica que el recorrido de Marsella al punto del siniestro se ha efectuado en 15 horas. Y es el que la lógica refrenda dado que de Marsella al lugar del siniestro se efectuó la ruta en 15 horas. Dejo de lado la hipótesis de que el comandante hubiera tomado un falso punto de partida, lo cual es inadmisible: su responsabilidad contrastada es demasiado grande y tiene todas las facilidades para tomar sus anotaciones de la derrota a seguir: el tiempo claro que da el mistral (NW) en Provenza y estado de la mar, marejadilla al abrigo de las costas. El **Général Chanzy** tras variar su rumbo en Faraman virando hacia alta mar pronto comenzó a encontrarse una mar cada vez más encrespada por lo que debió tomarla por la aleta de estribor a 24 cuartas y media a tres cuartas, recibiendo todo por su popa.*

*El **Général Chanzy** navegaba a 15 nudos, velocidad bastante considerable y por la violencia del viento debió haber sufrido 4 o 5 grados de deriva sobre el rumbo, al tiempo que padecía violentos golpes de mar que batían contra su popa haciéndole imprimir fuertes guiñadas, una serie de inconvenientes que afectarían seriamente en el gobierno del buque. Es necesario precisar que por causa de los grandes temporales los buques que navegan afectados en estas condiciones caen en grandes simas formadas entre los enormes intervalos de olas, encontrando muy difícil mantenerse sobre una derrota fijada. Añadir a eso la gran dificultad que tiene el Oficial de constatar la derrota llevada a cabo por el buque ya que, además de su función de controlar al timonel, debe observar las olas que pueden romper en cualquier momento contra el buque, que podrían generar averías irremediables y continuamente corregir el rumbo, lo que genera una suma de rumbos cuya resultante es difícil de conocer. Durante estos temporales la rosa (aguja náutica), molestada por las grandes oscilaciones del balanceo, es bastante inestable y su lectura correcta resulta imposible si no se poseen equipos registradores especiales para controlar el valor numérico exacto de la media de los bandazos.*

*Yo me he encontrado en el mismo caso de observar el resultado de los bandazos sobre una aguja náutica cuando comandaba el **Félix Touache**, donde instalé dos equipos especiales que me permitían conocer exactamente en un dato de registro los rumbos. Solía quedarme asombrado al constatar la resultante del rumbo que había dado el buque consecuencia de los bandazos y dependiendo de esta resultante era comprobado el rumbo que ofrecía el compás. Es, pues, cierto que en el transcurso de la desgraciada travesía el **Général Chanzy** resultó muy desviado de su ruta, en gran parte debido a sus características constructivas y a que estuvo ciertamente sometido a bandazos más fuertes sobre su banda de estribor que sobre la de babor, causas del resultado de su siniestro. Ya han aparecido varios periódicos con artículos referentes al siniestro y en sus páginas dicen que las causas probables de esta catástrofe fueron las corrientes. Yo no soy*

JORNADAS DEL CENTENARIO ORGANIZADAS POR S.H.A. MARTÍ I BELLA

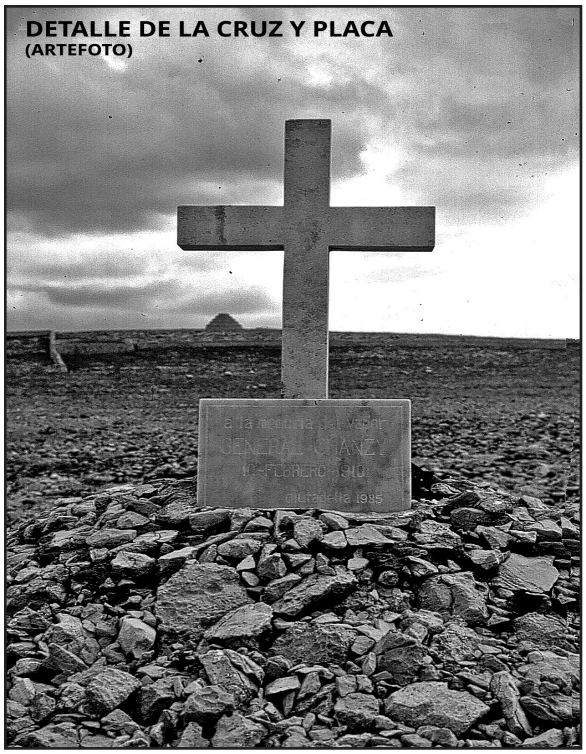
VISITA AL CODOLAR DE TORRENOVA

de la misma opinión.

En el Mediterráneo, además de las corrientes conocidas y que son poco numerosas como las de Gibraltar, por ejemplo, que son corrientes de fondo es decir, de una determinada fuerza y que ejerciendo su influencia sobre la totalidad de un casco le producen una desviacion de rumbo igual a la diagonal del paralelogramo de fuerzas teniendo por lados 1º la velocidad del buque, su rumbo, la velocidad de la corriente y su orientación. Ésto, teóricamente, si la mar está en calma. La resultante varía si la mar es adversa como consecuencia de otras fuerzas al intervenir el seno

TÚMULO ERIGIDO EN EL LUGAR DEL NAUFRAGIO

(CARLOS BUENAVENTURA)

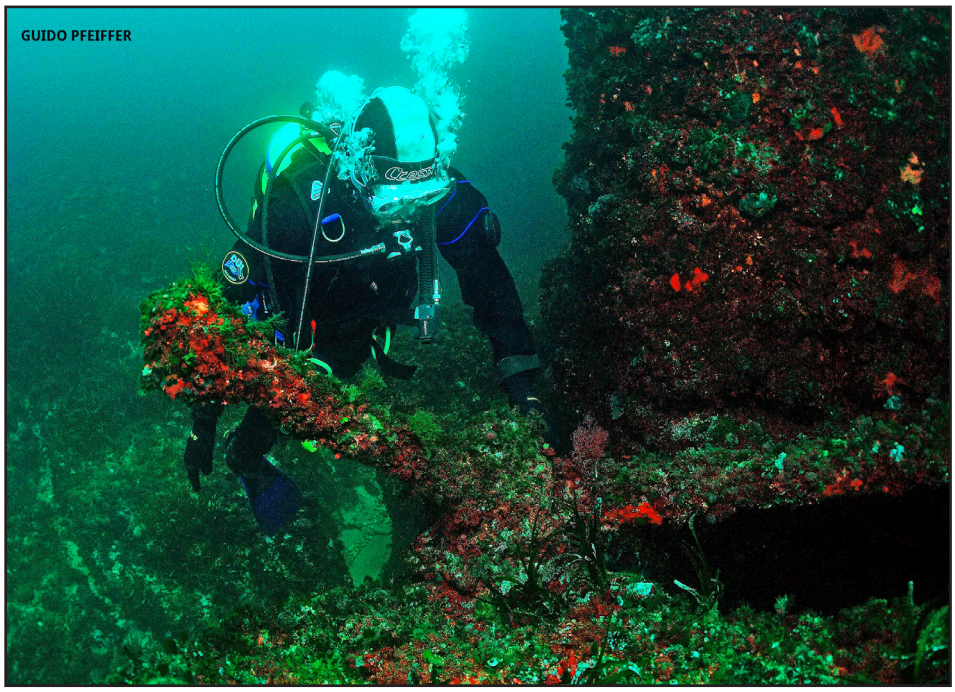

DETALLE DE LA CRUZ Y PLACA
(ARTEFOTO)

entre olas, etc...

Además de ellas se forman en el Mediterráneo, como en todos los mares del globo, las corrientes de superficie, corrientes artificiales creadas por la violencia del viento sobre la superficie del mar y ello se comprende fácilmente. Según varias experiencias que han sido hechas en el Mediterráneo, durante las tormentas más fuertes, se sabe que el agua se encuentra perfectamente tranquila a 8 metros por debajo de la supeficie; las olas se mueven pues sobre esta masa inerte empujándose unas contra a otras, entrechocándose y dado que la superficie superior de la ola no se detuvo a llegada al pico de las olas por ninguna masa de agua se anima de una fuerza viva bastante grande para formar esta corriente de superficie que varía de intensidad con la del viento y que cesa una vez cae la brisa. Sin este régimen -muy bien entendido por la naturaleza- ningún mar resultaría navegable si estas corrientes no cesaran a la caída del viento, sería como un millar de Mascaret (zona de Francia donde se generan gigantescas olas).

Las corrientes de superficie en alta mar pueden alcanzar un nudo como máximo y no influyen sobre toda la superficie del casco, ya que éstos no son profundos, pero refuerzan mucho la ola e implican al buque bandazos más fuertes. En las proximidades de las costas, cual no es el caso del ***Général Chanzy****, esta corriente se acentúa y siguiendo el contorno de las mismas, aumenta o disminuye, fenómeno fácil de comprender. El mar furioso es detenido en su arranque por las tierras (el litoral) y es obligado a descargar la fuerza adquirida sobre las aguas tranquilas que no pueden pararle.*

Las corrientes de superficie han influido entonces sobre la derrota del ***Général Chanzy*** *de una manera contraria a la que se tenía derecho a esperar, reforzando la ola y haciéndola más enorme, volviendo al buque más vivaz y derivándole hacia el oeste en vez del este, lanzándole así contra los acantilados del norte de Menorca. Tal es mi dictámen de las causas del siniestro. En cuanto al salvamento, ello resultó imposible debido a que el norte de la costa de Menorca está formado por acantilados de difícil acceso y el buque fue incapaz de mantenerse a flote más allá de dos minutos sobre la superfície del mar.*


GUIDO PFEIFFER

¿Hicieron explosión las calderas de la máquina en ese terrible momento? Yo no lo creo porque al entrar el agua en el interior de la sala de calderas se apagaron los fuegos y los generadores, llena-

l'Humanité

JOURNAL SOCIALISTE QUOTIDIEN

SEPTIÈME ANNÉE. — N° 2128. DIMANCHE, 18 FÉVRIER 1910.

5 c. Le Numéro

RÉDACTION, ADMINISTRATION & ANNONCES
18, Rue du Croissant, Paris
Tout ce qui concerne l'Administration du Journal doit être adressé à l'Administrateur.
TELEPHONE : 172-60

Directeur Politique :
JEAN JAURÈS

ABONNEMENTS

	Paris, Seine et Seine-et-Oise	Départements	Etranger
Un An	16 fr. »	24 fr. »	34 fr. »
Six Mois	8 fr. »	12 fr. 50	18 fr. 50
Trois Mois	4 fr. 50	6 fr. 25	9 fr. »
Un Mois	1 fr. 50	2 fr. 25	

Les Abonnements partent des 1er et 16 de chaque mois

5 c. Le Numéro

COMMENT EXPLOITER L'OUENZA ?

LA « SOLUTION SUÉDOISE »

Branting expose le Système qui fonctionne dans les Mines Lapones.

Dans le beau discours qu'il a prononcé samedi au nom du groupe socialiste, Jaurès a démontré la nécessité de rejeter résolument de l'Ouenza, par le concessionnaire actuel, l'exploitation par le syndicat.

Il a invoqué l'expérience faite en Suède et préconisé, comme modalité possible de la saisie, la création d'une « société suédoise ».

La solution suédoise, c'est celle que les Chambres suédoises ont adoptée il y a trois ans pour les grandes mines de fer de Laponie.

Il y a en Laponie, à 1.500 kilomètres au nord de Stockholm, presque sur la frontière russe, au delà du cercle polaire, des gisements de fer énormes, des richesses qui, pour la plupart, appartiennent à l'Etat suédois.

Le gouvernement a été amené à exploiter lui-même ces richesses. Mais, au lieu de créer une régie, il a préféré constituer une société d'économie mixte, dont l'Etat est actionnaire pour la moitié du capital, et qui a passé avec lui un contrat de concession.

Cette société, qui a pour président M. Sahlin, ancien ministre, est administrée par un conseil de 12 membres, dont 6 sont désignés par l'Etat, 3 par les actionnaires privés, et 3 par les ouvriers mineurs.

Le contrat de concession a été conclu pour 50 ans. Il a été revisé en 1907, et il a été décidé que, désormais, la société paierait à l'Etat, pour chaque tonne de minerai extraite, une redevance de 1 fr. 50.

Le capital social a été fixé à 20 millions de couronnes (la couronne vaut 1 fr. 39) ; 10 millions ont été souscrits par l'Etat, 10 millions par le syndicat de Grängesberg. Les 10 millions souscrits par l'Etat ont été versés au fur et à mesure des besoins.

Les bénéfices nets sont répartis de la façon suivante : 1° 5 p. 100 du capital versé sont attribués à l'Etat ; 2° 5 p. 100 sont attribués au syndicat de Grängesberg ; 3° le surplus est partagé entre l'Etat et le syndicat, proportionnellement à leurs versements respectifs.

Les ouvriers mineurs ont droit à une participation aux bénéfices, qui a été fixée à 1 fr. 50 par tonne de minerai extraite

Le Petit Journal

ADMINISTRATION
61, RUE LAFAYETTE, 61
Les manuscrits ne sont pas rendus
On s'abonne sans frais dans tous les bureaux de poste

5 CENT. SUPPLÉMENT ILLUSTRÉ 5 CENT.

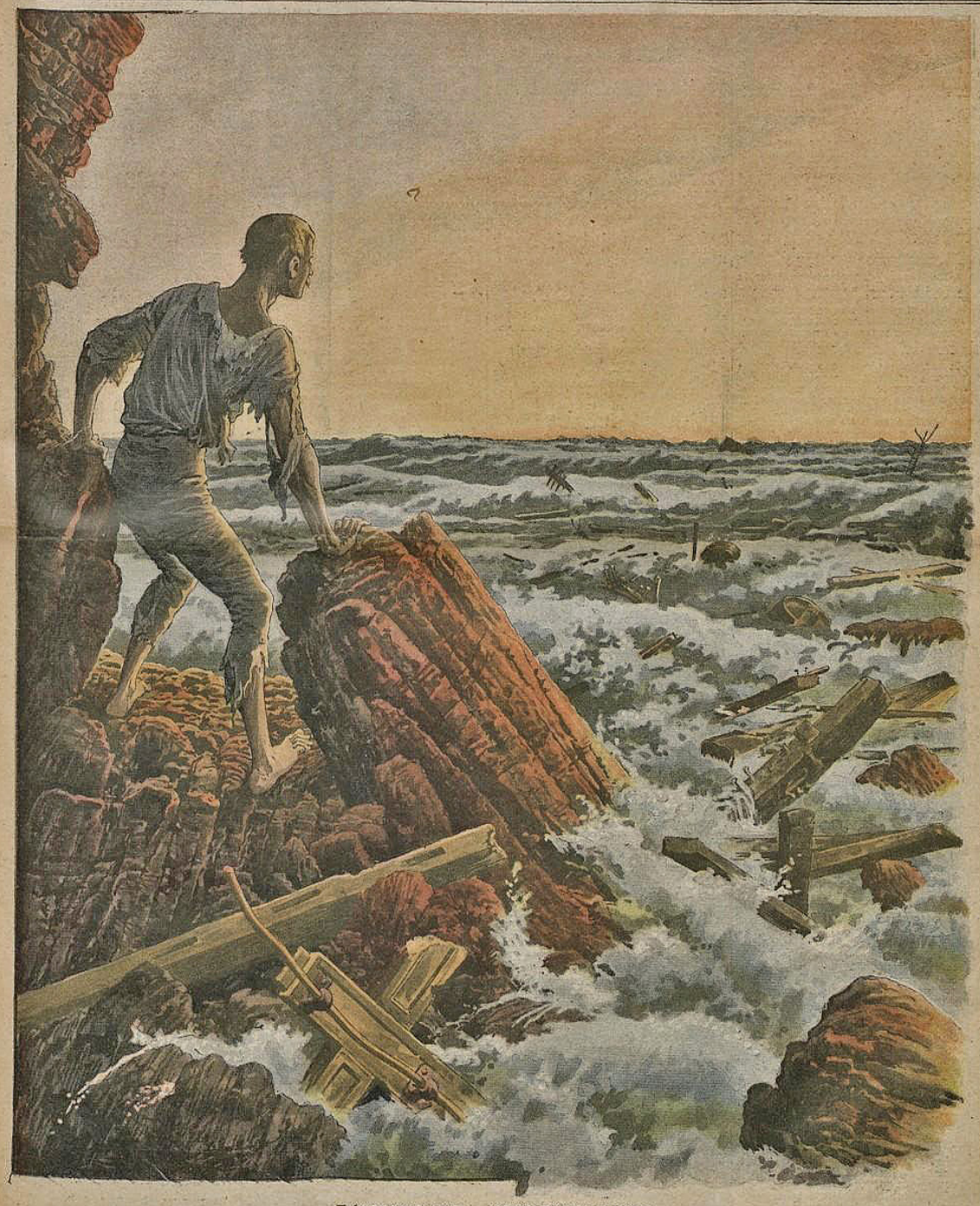
21me Année — Numéro 1.006

DIMANCHE 27 FÉVRIER 1910

ABONNEMENTS

	SIX MOIS	UN AN
SEINE et SEINE-ET-OISE	2 fr.	3 fr. 50
DÉPARTEMENTS	2 fr.	4 fr. »
ÉTRANGER	2 50	5 fr. »

DÉPÔT LÉGAL Seine N° 1910



L'UNIQUE SURVIVANT

Le "rescapé" du "Général-Chanzy" contemple l'horreur de la Catastrophe

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

dos de agua a una temperatura de 125°, debieron vaciarse como consecuencia de la ruptura del gran colector, aumentando (por el sonido) el pánico de los pasajeros".

Por último se ofrece una imagen que nos fue enviada en su día por nuestro colaborador Guido Pfeiffer, analizando diversos hierros y perfiles que aún restan clavados y recubiertos de vida marina en el lecho marino en la ensenada del *Codolar de Torrenova*.

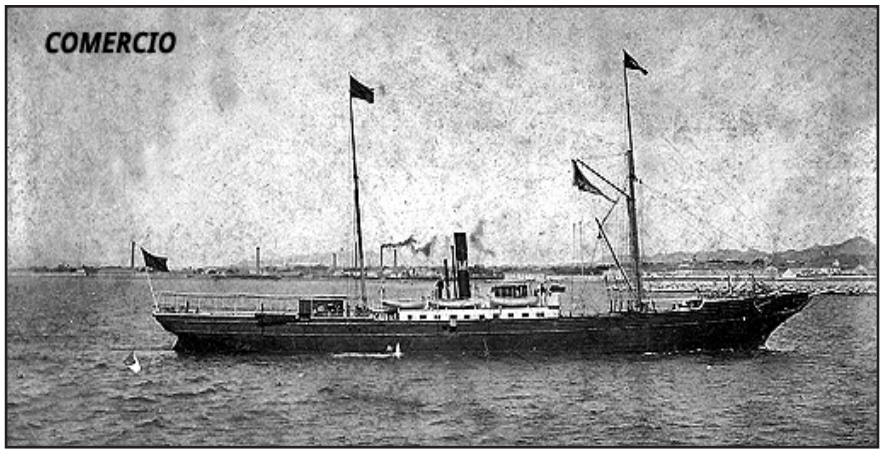
> 1.9 *DAGFIN*

El 29 de diciembre de 1910 tras la descarga de carbón que había realizado en Maó el vapor carbonero ***Dagfin***, de bandera noruega, levó anclas desde el apostadero en demanda de la bocana para abandonar el puerto. Las condiciones meteorológicas del momento no eran ciertamente buenas pero el vapor creyó que podía zarpar sin mayores contratiempos. Cuando se encontraba al través del *Lazareto*, súbitamente el viento arreció con violencia y el capitán creyó prudente largar las dos anclas y quedar fondeados puesto que no tenía suficiente margen para virar en redondo y volver a amarrar al apostadero. Pero las cosas comenzaron a complicarse puesto que, en virtud a las nuevas condiciones meteorológicas, el vapor comenzó a garrear sin que nada pudiera hacer para evitarlo su tripulación y, en estas condiciones, fue cayendo hasta quedar aconchado sobre el muelle, en el punto conocido como *Sa Font Nova*. Como último recurso se optó por dejarle abarloado en aquel mismo punto donde, con cabos a tierra, aguantó el temporal sin sufrir afortunadamente desperfecto alguno, salvo el susto recibido por su tripulación que se vio impotente para rebatir el empuje que sobre el barco realizaba el viento del NW que con carácter de "duro" (que fuera de puntas había levantado ya mar gruesa), publicaba el boletín meteorológico del día. Una vez amainado el viento y con el auxilio de remolque para separarlo del muelle en el cual había permanecido obligado por las circunstancias, el vapor zarpaba hacia su puerto de destino.

> 1.10 *COMERCIO*

El 9 de enero de 1911, la estación costera "Marseille Radio" recibía un mensaje procedente de un buque de pabellón inglés mediante el cual le informaba que el vapor español ***Comercio***, de la matrícula de Mahón, se encontraba a la deriva y sin hélice a unas 20 millas aproximadamente de la costa catalana, más o menos a la altura de Palamós. Inmediatamente se dio la orden de que se hicieran a la mar y en su auxilio dos buques: desde el puerto de Barcelona lo haría el ***Inés***, mientras que desde Sète lo hacía el ***Colón***, con órdenes expresas de remolcarlo hasta Palamós, el puerto que les quedaba más cercano. El primero regresó sin haber encontrado rastro alguno tras lo cual, la opinión de los expertos sería que, debido al fuerte viento reinante en la zona, el barco debía de haber sido arrastrado a algún punto situado entre la Península y Baleares.

En vista de ello, el día 11 a primera hora, el armador y propietario del ***Comercio***, el mahonés don Guillermo Goñalons, se entrevistó con el comandante de Marina de Menorca con el fin de que pudieran tomarse las medidas oportunas desde la Isla. La noticia, que ya se había he-



cho de dominio público, había comenzado a causar gran alarma e inquietud entre la población. Y así transcurrió casi todo el día sin que se tuviera conocimiento alguno sobre la suerte que pudieran haber corrido tanto el barco como su tripulación. El armador había explicado que el barco había salido el día 6 de Valencia con un cargamento variado compuesto de bocoyes de vino -que portaba estibados y trincados en cubierta- y otras partidas de carga general. Pero que el día 9 había recibido noticia de su consignatario en Marsella en que le comunicaba que un barco inglés había telegrafiado dando la noticia de haber encontrado al ***Comercio*** sin hélice a 40° 45' N y 03° 33' E y a una distancia de 20 millas de la costa. El consignatario había telefoneado entonces a Sète para que saliera desde ese puerto un remolcador en su auxilio. Y fue precisamente por ello que se hicieran a la mar desde ese puerto el ***Colón*** y de Barcelona el ***Inés***.

Como los resultados de la búsqueda fueran negativos y siguiese reinando el fuerte temporal, sin visos de querer remitir, el armador se había puesto en contacto con el comandante de Marina de Menorca informándole de los hechos y éste, ordenó a la Ayudantía de Ciutadella y al celador del Puerto de Fornells que extremaran su vigilancia en pos de indicios de la presencia del barco en sus zonas. También avisó a los encargados de los semáforos y a los vigías. Nuevos mensajes tuvieron como destino las restantes comandancias de Marina de Baleares. Otra gestión realizada por el armador fue la visita al gerente de La Marítima, señor Taltavull, para que alertara a sus buques en navegación al respecto, aunque se temía que éstos no pudieran hacer nada debido al fuerte ventarrón existente.

Posteriormente se recibió un telegrama procedente de Valencia notificándose que en ese puerto se había publicado la noticia de que en Niza se había recibido un despacho referente a que frente a Canet de Perpignan se encontraba un buque pidiendo auxilio. En visto de ello, remitió la información al capitán del ***Antonia***, el otro vapor perteneciente a su misma compañía, que había llegado al puerto de Palamós procedente de Valencia. Se le ordenó zarpara con rumbo a Sète, vigilando la costa de Perpignan y diera remolque al buque en el supuesto de hallarlo a la deriva. De no encontrar nada debería quedarse en el puerto francés a órdenes.

Partió el mismo día 11 a las cuatro y media de la tarde. Al calmar el tiempo partió el vapor ***Isla de Menorca***, mientras se pensaba en avisar al ***Monte Toro***, retenido en el puerto de Alcúdia a causa del mal tiempo, telegrafiándose a la Compañía Isleña Marítima, de Mallorca, para que igualmente prestaran vigilancia sus buques que estuvieran en ruta. Sería entrada ya la noche cuando se producirían las primeras novedades: a las nueve el alcalde de Ciutadella había recibido la visita del guarda del predio *Son Àngel*, el señor Cabrisas, el cual tenía su cabaña emplazada en una zona elevada cercana a la cala de *Algaiarens* y al refugio de pescadores de *Ses Fontanelles*. El hombre se había dado cuenta de que desde la una de la tarde un vapor parecía estar pidiendo socorro, estando situado a una distancia de la costa de más o menos una milla y frente a los parajes mencionados. Se suponía podría tratarse del vapor ***Comercio***, del cual se había anunciado que había perdido su hélice en pleno viaje desde Valencia a Sète quedando a partir de entonces sin gobierno. Continuando con la información aportada por el guarda, éste manifestó que el barco avistado estaba pintado de color rojo y enarbolaba una bandera blanca, hallándose exactamente frente al refugio de pescadores de *Ses Fontanelles*. La información fue rápidamente trasladada al señor Goñalons, quien intentó telegrafiar al capitán del ***Monte Toro***, que se encontraba aún en Alcúdia para que saliera en su auxilio. Pero a la hora expresada, las nueve y media de la noche, la estación telegráfica de aquella población se encontraba ya cerrada por lo que el consignatario de La Marítima en Palma decidió partir en un automóvil a avisar personalmente al capitán del barco.

En lo que respecta a Menorca, se habían organizado dos expediciones: desde Maó marchaban hacia *Ses Fontanelles* el capitán de la Marina Mercante don Matías Riudavets y don Antonio J. Tudurí, como representantes de la armadora, mientras que desde Ciutadella lo hacían el

alcalde don Gabriel Saura, el administrador de la Aduana señor Polo, el jefe de los Carabineros y el de la Guardia Civil junto con otros voluntarios. Cuando lo tuvieron avistado decidieron ponerse rápidamente en contacto con sus tripulantes. Los primeros contactos desde tierra con el barco se hicieron mediante el encendido de fogatas, con el fin de que no se preocuparan dándoles a entender que su situación era perfectamente conocida en tierra y que el personal se encontraba en alerta y presto a dar el auxilio necesario. Desde el buque, una vez alertados, se contestaba mediante faroles y con toques de silbato. En los alrededores se habían estado apostando varios miembros de la Guardia Civil. Y así estuvieron, esperando el paso de alguna embarcación, de la que carecían, puesto que ellos no podían desde tierra llegar a donde se encontraba fondeado el vapor. Como no apareciera ninguna, volvieron a emprender el camino de Ciutadella el administrador de la Aduana, el ayudante de Marina y uno de los representantes de la armadora. Una vez en aquella población se pusieron en contacto con el señor Arguimbau, que era armador del pailebot ***Comercio*** el cual, a pesar de tener el mismo nombre que el del vapor que se pretendía auxiliar, nada tenía que ver con él. Se le solicitó el concurso de su barco para dar el remolque ansiado, a lo cual accedió gustosamente su propietario embarcándose también con ellos y partiendo rumbo a *Ses Fontanelles* sobre las doce y media de la noche.

La travesía fue dura puesto que reinaba una fuerte marejada en la zona, además de una intensa corriente en dirección a poniente, es decir, contraria a la del punto de su destino. Su motor de bencina no iba muy afinado, lo cierto es que también era poco potente ya que en ese tipo de barcos se utilizaba para facilitar las operaciones en puerto y el pailebot tenía que hacer grandes esfuerzos para separarse de la costa hacia la cual le arrastraban las olas. Una vez llegados a su destino, pudieron observar que el vapor averiado estaba fondeado a unas dos millas de distancia de la costa y su situación por el momento no revestía peligro.

La avería exactamente consistía en la rotura del eje de la hélice, aunque afortunadamente sin pérdida de ésta. A causa de los embates de la mar habían perdido también los dos botes de salvamento y las velas, pero milagrosamente la tripulación se encontraba sin novedad a bordo. Comprobada la situación y teniendo en cuenta que no podrían remolcarlo puesto que el motor del pailebot no reunía en lo más mínimo las condiciones necesarias al tratarse de un motor auxiliar, optaron por volver a Ciutadella, a donde llegarían a las siete y media de la mañana, sabiendo que de Alcúdia había partido ya el vapor solicitado.

A las seis de la mañana se cruzaba con ellos el vapor ***Monte Toro***, perteneciente a La Marítima, al través del *Cap Bajolí*, en navegación directa hacia *Ses Fontanelles*. El viento seguía arreciando y el ***Comercio***, empujado por el mismo y con la ayuda del oleaje, garreaba preocupantemente y poco a poco se había desplazado hasta las inmediaciones de cala *Morell*, donde

había vuelto a quedar enganchado en alguna roca. Consecuencia de ello sería que, al ir a tomar el remolque ofrecido por el ***Monte Toro***, la tripulación tuvo que desengrilletar ambas cadenas dejándolas abandonadas con sus anclas en el fondo ante la imposibilidad de volver a virarlas. Acto seguido era remolcado en primer lugar a Ciutadella, donde tras amarrar en la boya a las nueve de la mañana, dejaba la valija de la correspondencia, reemprendiendo nuevamente su camino con el remolque hacia Maó en cuyo puerto entraban sobre las dos y media de la tarde. En las inmediaciones de *Calafiguera* se habían concentrado ya muchos curiosos puesto que toda la población era conocedora de la noticia. El vapor fue conducido a amarrar a la boya fondeada frente a la Aduana. El buque ofrecía a la vista de todos los graves desperfectos sufridos tras cuatro días de capear el durísimo temporal. El casco aparecía visiblemente escorado y con parte de su obra muerta destrozada. Faltaban los portalones y en la cara interna de los palos se apreciaban jirones de tela y trozos de cabos, restos de lo que había sido su aparejo de fortuna. Sobre cubierta únicamente restaban algunos bocoyes pues el resto había sido barrido por la violencia de las olas.

El ***Comercio*** había zarpado de Valencia con buen tiempo pero al ir remontando la costa de la Península había empeorado poco a poco hasta llegar al cabo San Sebastián y al hallarse a la altura del Cap de Creus (Girona) el NE había refrescado fuertemente, alborotando rápidamente la mar como suele ser habitual en aquella zona. Hasta entonces había sorteado bien los embates de las olas pero al llegar a esa zona y encontrándose junto al islote Massa d'Oros, un peñasco más avanzado hacia el E desde la Illa Encalladora, lo cual sucedería a las dos de la madrugada del día 8, partió el eje y quedó sin gobierno. Con grandes dificultades sorteó el peligroso islote, punto de reiterados naufragios en aquella costa, para quedar desde entonces totalmente a la deriva y a merced de los elementos. Serían las once de la noche del día 9 cuando, al lanzar los cohetes de socorro, eran avistados por un buque inglés. Se les acercó un bote proveniente del mismo en el que se había embarcado uno de los oficiales a interesarse por la situación. Comprobada la avería, se excusó de facilitarles remolque debido a que tenían que llegar a una hora determinada a su puerto de destino. Se le solicitó, entonces, remolque hasta el puerto de Palamós, obteniendo nuevamente otra negativa por respuesta. A lo que sí se prestó a realizar el oficial inglés fue a transmitir un mensaje de socorro a la costera Marseille Radio dando conocimiento de la avería del barco así como su situación para que les mandaran ayuda.

Continuaron en estas condiciones otras treinta horas, hasta perder la costa de vista. Con el temporal estuvieron apurados todo el día 10 y la noche siguiente en que se produjo una gran cerrazón, los vientos se volvieron furiosos en extremo hasta el punto de que las olas barrían cons-

tantemente la cubierta, tal era su virulencia. La tripulación, junto con dos pasajeros que habían embarcado para Sète, se hallaban recluidos en la cámara del capitán, temiendo lo peor. De pronto, una ola pegó con inusitada fuerza en la cubierta, arrancando de golpe los dos botes de salvamento y parte de la superestructura, muy cerca de la cámara en que se encontraban recluidos. Al amanecer del dia 12 el viento remitió en su intensidad, apareciendo ante ellos la costa norte de Menorca. A su vista les dio un vuelco su corazón, si bien la nueva situación les deparaba dos posibilidades: por un lado la salvación pero, por el otro, el que pudieran estrellarse contra los agrestes acantilados que forman la mayor parte de la costa en esa zona. A las nueve podían comenzar a distinguir perfectamente el *Cap de Cavalleria*, siendo empujados poco a poco por las olas hasta las inmediaciones de la cala de *Ses Fontanelles*, donde a las cinco de la tarde dejaban caer sus dos anclas en previsión de males mayores. A partir de ese momento comenzaron a hacer señales a tierra, aunque ignoraran completamente si debían de ser observados por alguien ya que la zona es agreste y deshabitada. No sería hasta descubrir las fogatas en la playa ya entrada la noche, cuando comenzarían a despejarse sus dudas y comenzarían a entrever el final de su inolvidable aventura. De madrugada, observaron con enorme satisfacción que el pailebot ***Comercio*** se dirigía hacia ellos con su andar cansino, aunque nada podría hacer para sacarles de allí. Volvieron a garrear, lo que les mantuvo en vilo, pero a la mañana siguiente llegaba el ***Monte Toro*** que tras ofrecerles varias estachas les llevó a remolque.

El capitán explicaba, ya en puerto, las aventuras que habían pasado durante el tiempo que duró la avería. Para él, el momento más apurado fue cuando una extraordinaria ola les arrebató la mayor parte de la carga estibada en cubierta; eran los momentos en que el temporal había arreciado a su cota más dura. Desde el Cap de Creus hasta la costa de Menorca, arrastrados por el viento y las olas, calculó que se irían desplazando a la deriva más o menos a unos dos nudos y medio por hora. En ese tiempo pasaron cerca de ellos un total de cinco barcos, dos de día y los otros tres durante la noche. Ninguno les prestó auxilio alguno a pesar de haberles hecho todo tipo de señales. A la afirmación de que quizá no les hubieran visto el capitán, muy seguro, afirmó categóricamente que por lo menos cuatro de ellos sí las vieron. Durante la noche de mayor intensidad de viento se alcanzaron temperaturas de dos grados bajo cero.

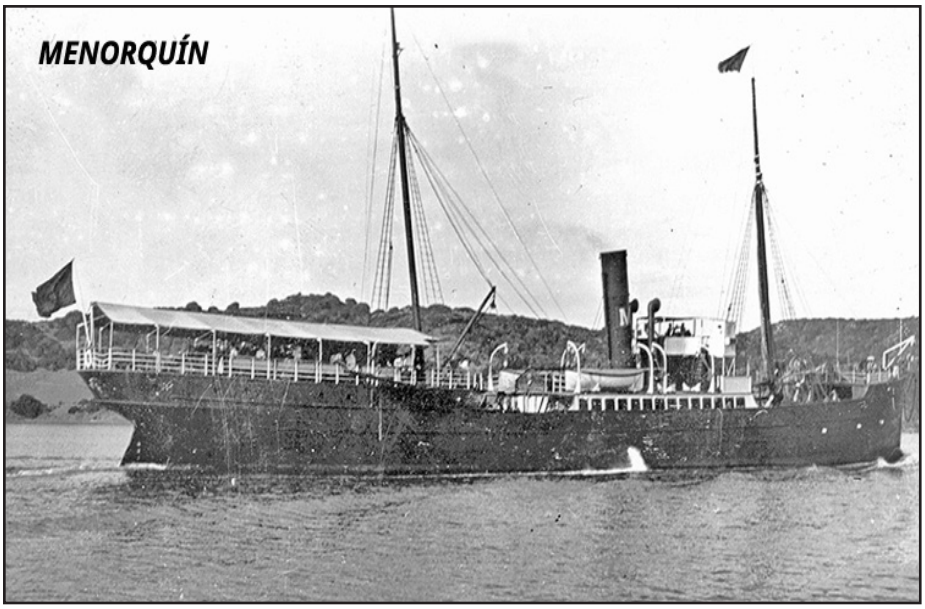
Era el capitán del ***Comercio*** don Mateo Seguí Darder, un joven marino natural de Palma de Mallorca de 25 años de edad. El resto de la tripulación la formaban 1 piloto, Primer y Segundo maquinistas, 1 contramaestre, 2 fogoneros, 1 calderero, 4 marineros, 1 carpintero de ribera, el mayordomo, el cocinero, el camarero y 1 pinche, casi todos mallorquines.

> 1.11 *PIONNIER*

El 2 de octubre de 1913, tuvo por protagonistas a un remolcador francés y el vapor ***Mahón***. Este último había salido a las siete de la tarde con destino a Barcelona, doblando la punta de *S' Esperó* e iniciando la ruta por el norte. Cuando habrían transcurrido una hora u hora y media, más o menos de navegación, observaron a la altura del *Cap de Cavalleria* unas luces pertenecientes a un barco que sin duda estaba pidiendo auxilio. El vapor se aproximó a su posición encontrando al remolcador de pabellón francés ***Pionnier***, de unas 80 toneladas de desplazamiento, a la deriva y con su tripulación a punto de desfallecer pues carecían de víveres desde hacía bastantes días. Hacía varios que se encontraban a merced de las olas puesto que, al fondear por unas horas en el puerto de Cabrera mientras se encontraban en navegación desde Argel hasta Marsella, y haber reanudado viaje de nuevo, habían perdido la hélice. El capitán del vapor correo mandó a sus tripulantes que arriaran uno de los botes de salvamento con el cual pudo trasbordarles diversos víveres y agua. Seguidamente les tendieron un calabrote y reanudaron viaje hacia Barcelona llevándoselo a remolque. Curiosamente era aquel el primer viaje del remolcador, una embarcación prácticamente nueva. Había salido de Hamburgo navegando hasta Argel y desde este último puerto lo había hecho rumbo a Marsella cuando le sobrevino el grave problema. La máquina funcionaba con petróleo y tenía 300 CV. de potencia. Su tripulación estaba formada por 7 hombres.

> 1.12 *MENORQUÍN*

El 4 de diciembre de 1913 se hacía a la mar rumbo a Barcelona a hora de itinerario el vapor ***Menorquín***. El tiempo era bonancible y nada hacía presagiar el brusco cambio que se



avecinaba y que se iba a operar pocas horas después. Serían las diez y media de la noche cuando irrumpía súbitamente la tramontana acompañada de fuertes chubascos y aguaceros. Los rayos iluminaban aquella noche que parecía iba a ser excelente y se había trastocado a prácticamente infernal. De pronto se le partieron dos obenques de sujección del palo mayor y consecuencia de ello se partía éste por su mitad en medio de un gran estrépito. El trozo partido, retenido por los demás obenques se precipitó sobre cubierta, no ocasionando afortunadamente ninguna desgracia porque en la misma no se encontraba nadie en esos momentos. A la vista de lo sucedido el capitán, señor Vila, ordenó poner rumbo a Alcúdia donde varias horas después lograba refugiarse sin sufrir ningún otro percance. Cuando el tiempo experimentó una sensible mejoría reanudó viaje a Barcelona donde esperaban varios maestros de ribera para reparar los desperfectos ocasionados. Además de quebrarse el palo, la lumbrera de la sala de máquinas se había quedado sin tapa y sin cristal que, roto en mil pedazos, habían invadido dicha sala con la suerte de que no se encontrara nadie en su radio de acción en aquellos momentos. También fue habilitado un puntal provisional para el trasiego de las mercancías, mientras se llevaba a cabo la construcción un nuevo palo en Barcelona, que sería cambiado varias semanas después. La instalación de antenas de la TSH también tuvo que hacerse completamente nueva por haber quedado completamente destrozada.

> 1.13 *LES BALÉARES*

Sobre las ocho horas de la mañana del 9 de enero de 1914 entraba en Maó, tras capear un durísimo temporal que le había producido numerosas averías, el vapor ***Les Baléares*** portando entre sus tripulantes a varios heridos. El vapor mostraba matrícula de Argel, pertenecía a la compañía Chargeurs Algeriens Réunis y, tras embarcar al práctico del puerto, era atracado junto a la Cuesta del General. Los transeúntes que circulaban por los muelles aquellas horas pudieron observar que el barco aparecía ligeramente escorado sobre su banda de estribor, y en la cubierta y aparejos se denotaban varios destrozos. Y es que, tras dos días de navegación desde el puerto de Marsella con rumbo al de Argel, al encontrarse cerca de las islas Baleares aunque muy abierto y en plena noche, le había

sorprendido un violento temporal de tramontana que irrumpió súbitamente. Las impresionantes olas originadas por el mismo le estuvieron golpeando de forma brutal, haciéndole cabecear peligrosamente hasta el punto de ir embarcando el agua por la proa y, tras arrasar toda la cubierta, era evacuada por la popa. En según que momentos el vapor crujía lastimosamente en toda su estructura como si de un barco de madera se tratara. Sobre las siete de la mañana dos tripulantes fueron a parar al mar. Uno de ellos, que tenía el cargo de "*maître d'equipage*", desapareció entre la espuma y ya no le volvieron a ver, mientras que el otro, las mismas olas milagrosamente le volvieron a dejar sobre la cubierta, agarrándose desesperadamente y recibiendo múltiples magulladuras con fractura de una pierna. Otros tripulantes, entre los cuales había dos españoles, sufrieron diversas contusiones y heridas, aunque de menor importancia. El vapor consiguió entrar en el puerto y en cuanto estuvo amarrado subieron a bordo el inspector de Sanidad con su intérprete, los carabineros y el cónsul de Francia, Mr. Henri Deloffre. El inspector, a su vez médico, les practicó las primeras curas tras lo cual les concedió la libre plática. Las averías no eran muy graves, siendo fácilmente reparables y la carga tampoco había quedado muy perjudicada aunque había corrido en parte, de ahí, la escora que presentaba el barco. La carga sería de nuevo estibada convenientemente y como se encontraban muy bajos de carbón para las calderas llegaron a un acuerdo con La Marítima, quien les suministró de sus almacenes el necesario para reemprender viaje en la madrugada del día 10 y así poder llegar hasta el puerto de destino.

> 1.14 *FOURNEL*

El 16 de enero de 1916 el vapor ***Fournel***, propiedad de la Compagníe Générale Trasatlántique francesa, embarrancaba en la bocana del puerto de Mahón en la laja denominada como *Baix des Moro* cuando entraba remolcado por avería y no disponer de timón para controlar el posible borneo. El barco, un carguero, desplazaba 1.865 toneladas e iba al mando del capitán Mr. Bonelli, contando con una dotación de 33 tripulantes. Había salido del puerto de Argel transportando una importante partida de pipas de vino con destino al puerto francés de Sète. En plena travesía se vio sorprendido por un duro temporal del Golfo de León que lo estuvo batiendo sin compasión, embarcando grandes cantidades de agua de las bravas olas que se estrellaban contra su casco, inundando finalmente la sala de máquinas y averiando seriamente el timón. Como consecuencia, el vapor quedaba sin gobierno y a la deriva a merced de las enfurecidas olas que también habían barrido la cubierta llevándose consigo los más de 200 bocoyes que llevaba estibados en la misma, destrozándole parte de la obra muerta y arrebatándole uno de los botes salvavidas.

Encontrado en estas pésimas condiciones por el vapor noruego ***Hein Norge***, en ruta hacia el puerto de Huelva, se llegaba a un acuerdo de rescate por valor de 150 libras y, tras dos horas de laboriosas operaciones, se le conseguía pasar un grueso calabrote tras lo cual era remolcado hasta el puerto más cercano, que sería el de Maó a donde llegaría situándose frente al mismo sobre las tres de la madrugada, aprestándose a tomar la bocana. Parece ser que el ***Fournel*** iría abatiendo debido a las rachas del viento reinante y al no contar con gobierno, quedó súbitamente varado sobre el bajo citado. En estas condiciones fueron lanzadas bengalas y cohetes de petición de auxilio, que serían avistadas por los prácticos del puerto. Inmediatamente salieron en su ayuda ambos funcionarios en las embarcaciones del servicio, tras ponerlo en conocimiento del comandante de Marina, señor Pou. El propio comandante se trasladó al lugar de los hechos acompañado del 2° coman-

dante don Pedro María Cardona y, tras comprobar la gravedad de la situación, este último ordenó que los miembros de la Brigada Torpedista del Arsenal, acudieran en su ayuda con la lancha a vapor.

A bordo tomó el mando el propio señor Cardona. También fueron desplazadas fuerzas de la Guardia Civil y de los Carabineros, así como el torpedero de la Armada ***Osado*** para ayudar al vapor noruego en las labores de recuperar al carguero francés del atolladero en que estaba metido. No tardaría mucho en aproximarse el vapor correo ***Menorquín***, en donde embarcaría el propio comandante de Marina señor Pou, junto con los señores Taltavull, Montanari y Ballester, de la compañía propietaria de este último, para cooperar en el reflotamiento. Pero todo fue inútil, con resultado negativo, a pesar de estar trabajando conjuntamente con el vapor noruego todo el día y parte de la noche siguiente. La función que se encomendaría al comandante del torpedero sería la utilización del potente proyector de a bordo para iluminar toda la zona de operaciones. Sin embargo a las doce de la noche los trabajos serían suspendidos, quedando el ***Menorquín*** en la zona como retén.

A la mañana siguiente se iniciaban nuevamente los trabajos aunque con un drástico cambio de planes: como quiera que el calabrote del cual tiraban los remolcadores se había partido en diversas ocasiones, se tomaba la determinación de proceder a descargar de sus bodegas la mayor parte de la mercancía que llevaba estibada en las mismas. Como se ha citado, el cargamento transportado consistía en una gran partida de enormes pipas de vino que serían cuidadosamente extraídas utilizando para ello los propios puntales de carga y maquinillas del vapor siniestrado. Según se iban extrayendo eran depositadas en el agua del mar de donde serían recuperadas y transportadas hasta el muelle de Calesfonts, aprovechando que el viento había decaído bastante (a esas horas soplaba un levante muy flojo). Debido a los extremos cuidados con que debían de proceder al trasvase para no perder el cargamento, el trabajo se prolongó a lo largo de todo el segundo día.

Por su parte, el ***Menorquín*** había vuelto a su apostadero para descargar la carga general que había traído el día anterior procedente de Barcelona, y una vez finalizadas las labores de descarga, siendo la una de la madrugada, volvía a la bocana y reanudaba sus intentos de rescate, consiguiendo tras sumos esfuerzos, arrastrarlo un par de metros. A las tres de la madrugada una brigada compuesta de treinta hombres procedía a aligerar aún más la carga portada por el buque y a achicarle así mismo parte del agua que había embarcado con el temporal, que se encontraba alojada en la sala de máquinas y en los compartimentos contiguos. Ya en la tarde siguiente, hacía presencia el buzo del Arsenal llevando a cabo una severa inspección de la obra viva para localizar posibles daños que pudieran ser de consideración.

A todo esto, la Compagníe Générale Trasatlántique nombraba consignatario del vapor en Mahón a don Bartolomé Escudero, al propio tiempo que se barajaba la posibilidad de que la naviera francesa desplazara otro buque de su flota para recoger la carga desembarcada y transportarla hasta su destino. La situación del vapor suponía una noticia excepcional al tiempo que motivo de espectáculo improvisado lo que originó que la carretera de Maó a Es Castell registrara un tráfico considerable debido a la afluencia de los curiosos que se trasladaban por tierra hasta la zona inmediata con la finalidad de poder ver de cerca el vapor accidentado. Y por mar no era menos, al existir multitud de botes en los que iban embarcados todo tipo de curiosos, fotógrafos y periodistas.

Los trabajos de descarga habían continuado y en la noche del 17 se tendían tres gruesos calabrotes que varios tripulantes harían firmes en la proa del ***Fournel*** y, a las cinco de la madrugada del 18, tras grandes esfuerzos realizados bajo la dirección del práctico señor Vila, se lograba el ansiado reflotamiento tras lo cual sería remolcado hasta *Calallonga*, donde quedaba fondeado entre esta cala y la *Illa de sa Quarantena*. En su momento, el buzo en su exhaustivo examen de la

obra viva no había hallado averías de consideración y por otro lado la máquina, libre ya de aguas, tras varios intentos, se había puesto en marcha y funcionaba con aparente regularidad. Por su parte el vapor ***Menorquín***, tras recoger la carga y el pasaje, salía en itinerario hacia los puertos de Alcúdia y Barcelona, mientras que el ***Hein Norge*** reanudaba su viaje hacía Huelva.

Más adelante se descubriría una pequeña vía de agua y como el meteo anunciaba que iba a arreciar el levante, se acordó proceder a remolar el vapor hasta el paraje denominado *Riu Pla* para ser reparada su avería en condiciones, aunque finalmente quedaría provisionalmente en el mismo punto de fondeo. Tras afirmarlo convenientemente en los muelles del *Lazareto* y *Calallonga* mediante el fondeo de sus dos anclas y el establecimiento de tres cables, se esperaba la llegada del vapor ***Ville d'Orán*** para hacerse con el cargamento.

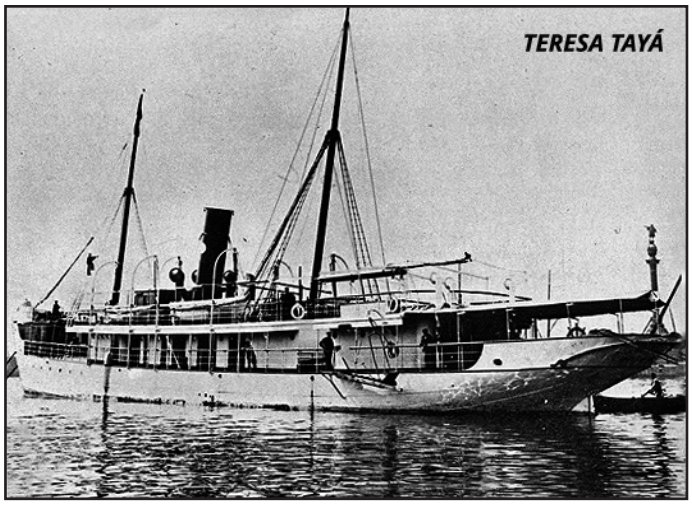
Para el día 20 se había acordado llevar a cabo un reconocimiento pericial nombrando al efecto el cónsul de Francia a tres peritos de su entera confianza: don Pedro María Cardona, 2º comandante de Marina; don Francisco Cardona, capitán de la Marina Mercante; y a don Vicente Manent, perito mecánico del Puerto, mientras que vía Barcelona llegaba Mr. Aubert, un viejo conocido en Menorca tras los desgraciados sucesos del ***Général Chanzy***, inspector y jefe de Armamento de la Compagníe Générale Trasatlántique. Para llevar a cabo las operaciones se decidió que lo mejor era trasladar el vapor junto a *Illa d'en Pinto*, en el Arsenal, para proceder a finalizar su descarga total y de esta forma poder llevar a cabo una reparación de los daños con garantías. Se esperaba nuevamente el concurso del ***Menorquín*** para poder realizar el remolque, una vez desembarcados pasajeros y carga, por el sistema de amadrinamiento (sistema de remolque más seguro en puertos, en que el buque que actúa de remolcador se abarloa al averiado y tras trincarlo convenientemente, lo traslada al punto deseado). Se entablaron nuevas negociaciones entre el representante de la compañía armadora del buque averiado y el de La Marítima. El primero consideraba exagerado el precio solicitado por el segundo y se suspendieron las negociaciones hasta que la sede central sita en París contestara que aceptaba los gastos exigidos. Por otro lado, el representante consultó al capitán Mr. Bonelli si el vapor podría desplazarse por sus propios medios a lo que éste respondió que era muy posible que sí pudiera hacerlo. El 23 se iniciaban los preparativos y a última hora de la mañana se ponía el vapor en movimiento bajo las órdenes del práctico señor Vila, quedando definitivamente amarrado en su nuevo emplazamiento sobre las cuatro de la tarde, tras lo cual se iniciaban las labores de descarga y, seguidamente, los obreros del Arsenal comenzaban los trabajos de reparación de los daños y desperfectos del casco.

DESCARGANDO EN CALESFONTS

El día 27 finalizaban un nuevo reconocimiento los peritos nombrados al efecto y, tras comprobar que el vapor había quedado en perfectas condiciones para reanudar su viaje, se volvían a cargar las pipas de vino estibadas provisionalmente en la *Illa d'en Pinto*. Una vez reestibadas todas a bordo se trasladaba el vapor hasta *Calesfonts* para embarcar el resto del cargamento que había quedado allí depositado. El día 2 de febrero, una vez finalizadas todas las operaciones, reparadas las averías y resueltos todos los trámites administrativos, zarpaba definitivamente para poner rumbo al puerto de Sète.

> 1.15 *TERESA TAYÁ*

El 23 de febrero de 1917 entraba de arribada en Maó el vapor ***Teresa Tayá***, de la ma-



trícula de Barcelona, que navegaba al mando del capitán Revuelta. Como segundo oficial a bordo figuraba el mahonés Álvaro Pons Abelló. El buque había zarpado desde Alejandría (Egipto) y se dirigía hacia Barcelona transportando un pico de carga general en cuyo transcurso, y tras tener que capear un duro temporal, se había quedado sin combustible a bordo para la máquina. Consecuencia de ello y para no quedar a la deriva, durante unas veinte horas tuvieron que utilizar como tal la madera de los camarotes e incluso uno de los botes salvavidas. Consecuencia directa del temporal sería un corrimiento de la carga transportada hacia su banda de babor.

Tras ser amarrado se procedió a reestibar la carga para volver a adrizar el barco y ganar estabilidad. Mientras se llevaban a cabo estos trabajos, se realizaron varias gestiones con la armadora local La Marítima, quien le suministró de sus carboneras 24 toneladas de carbón mineral, con lo que pudo reanudar viaje el día 24 con rumbo a Barcelona.

> 1.16 *PETRUS*

El 13 de noviembre de 1917 corría el rumor por el muelle de que en la costa sur, parece ser que al través de la cala *de Binissafúller*, se encontraba un vapor griego solicitando auxilio. El rumor resultó ser cierto pues sobre las diez y cuarto de la mañana siguiente era entrado en puerto el vapor denominado ***Petrus***, de unas 1.200 toneladas de desplazamiento el cual, encontrándose en navegación desde Argel a Sète, a unas 40 millas de este último puerto, fue sorprendido por la irrupción violenta de un temporal de tramontana. La violencia del mismo le hizo arribar hasta las costas de Menorca en cuyo transcurso tuvo la fatalidad de perder el timón y parte de su carga consistente en balas de lana y pipas de vino, así como uno de sus botes salvavidas.

Fue amarrado en el *Moll de Ponent* donde pasó a reparación por parte de los operarios de los Talleres Parpal. El 15 de diciembre, una vez solucionadas las averías y estibada de nuevo la carga, se hizo a la mar reemprendiendo viaje hacia el puerto de destino.

> 1.17 *ROBERTO*

A las siete de la mañana del día 11 de marzo de 1918 fondeaba en el puerto de Maó, con motivo de su arribada forzosa por falta de carbón y de víveres, el vapor mercante español ***Roberto***, de la matrícula de Barcelona, de la flota de la Casa Ramos. Procedía de Alejandría, de cuyo puerto había zarpado a las siete y media de la mañana del día 27 de febrero, siendo portador de varias partidas de carga general consistentes en tabaco para la Compañía Arrendataria y balas de algodón, navegaba al mando del capitán don Juan Muniategui y una tripulación de veinticuatro hombres. Había sido construido en A. Sidney & Co. en 1875, su desplazamiento era de 911 toneladas y al arribar a Maó portaba doce días de navegación, siendo su destino el puerto de Barcelona. El barco, visiblemente escorado sobre su costado de babor, fue entrado en puerto por el práctico señor Vila. El señor Muniategui informó a su llegada que el viaje había sido penosísimo al ser sorprendidos, a los tres días de navegación, por un recio temporal en el que tuvieron que desenvolverse en medio de una mar muy gruesa. Hasta entonces, durante los dos primeros días, habían gozado de una navegación del todo correcta, al poder desarrollar una velocidad de servicio óptima aún a pesar de que la mar presentaba fuerte marejada, con indicios de mar gruesa. El cielo estaba encapotado pero daba la impresión de que aquello no iría a más. Pero tal fue la violencia de la irrupción del temporal que llegaron a estar próximos a zozobrar tras serles arrebatados de a bordo por la violencia de las olas varios efectos del barco y de su carga, que desaparecieron inmediatamente entre las alborotadas aguas.

Los hechos habían ocurrido a primera hora de la tarde de ese día. El capitán, que se encontraba en esos momentos en su cámara, subió rápidamente las escalas que le separaban de cubierta con la intención de dar las órdenes oportunas para hacerse con el control de la nave, que parecía estar a disposición de las voluptuosas y gigantescas olas. Sin embargo, el oficial de guardia de Puente ya había logrado controlarlo y parecía que la situación estaba dominada. Seguidamente, y en el intento de poder controlar mejor el buque, el capitán ordenó aligerar del resto de la carga que transportaba estibada en cubierta, siendo lanzada al mar. Consecuencia de la virulencia del temporal fue también la pérdida de dos de los botes salvavidas que habían sido arrancados violentamente de sus enclaves. Pero no tardaría mucho en desatarse nuevamente la alarma puesto que, sin causa aparente, el barco sufría una fuerte sacudida, con el resultado de quedar escorado hacia su banda de babor, en situación severamente comprometida lo que haría cundir el pánico entre todos sus ocupantes. A la voz de un "¡Sálvese quien pueda...!", pasaron a ocupar los botes salvavidas que aún quedaban en sus pescantes. El estado de la mar hizo muy complicada esta maniobra y costaba lo indecible mantener aquellas pequeñas embarcaciones en equilibrio. El resultado fue que el bote ocupado por el capitán y varios de los tripulantes quedó anegado de inmediato por el agua. El primer oficial y otros tripulantes habían ido a parar al agua, y estuvieron luchando por mantenerse a flote hasta que el primer Maquinista, que iba embarcado en el bote que se aguantaba mejor, pudo rescatarlos. Seguidamente se dirigieron a auxiliar a los que permanecían en el bote anegado. Estos se encontraban en situación desesperada puesto que el bote únicamente les servía como ligero punto de apoyo. El capitán había estado arengando a todos, intentando animar a su gente para que resistieran y no abandonaran el bote a pesar de estar anegado, puesto que era la única garantía de salvar sus vidas con la que contaban.

Sin embargo poco después, al observar el capitán que el barco se mantenía a flote, hizo que fuera ocupado de nuevo, al considerar que en tales condiciones resultaba más seguro que las pequeñas embarcaciones de salvamento. Una vez a bordo se realizó un rápido recuento de la tripulación notándose la falta de tres de sus miembros poniéndose inmediatamente todos a buscarlos por si se hallaban en algún compartimento de a bordo o, entre las crestas de las furiosas olas que seguían batiendo al barco sin compasión. Pero todo resultó inútil y pronto tuvieron que admitir la dolorosa realidad. Debido a la trágica pérdida fue que, al entrar en el puerto de Maó, el buque portara su bandera ondeando a media asta en señal de duelo. Estos hombres fueron don Arnaldo Mir, de Santander, que ocupaba la plaza de segundo oficial; Gonzalo González, natural de Valencia, que era el segundo camarero de a bordo y Agustín Gutiérrez, de Cervera del Río Pisuerga (Palencia), que realizaba las funciones de mozo. Se había realizado un rápido reconocimiento de la situación a bordo, encontrando las bodegas llenas de agua, aunque sin averías aparentes. A la vista de su proximidad con las costas de Menorca y hallarse con una falta ostensible de carbón, el capitán Muniategui ordenó entonces poner proa hacia el puerto de Maó, a fin de poder achicar el agua que llevaban en sus bodegas, proveerse de combustible y dar un merecido descanso a la agotada tripulación. Una vez en puerto, al existir poco carbón en los almacenes locales, se tuvo que realizar un transporte especial desde Barcelona a bordo del vapor ***Monte Toro*** en una cantidad de 15 toneladas. Una vez cargado el combustible, serían las cinco de la tarde del día 14 cuando

el ***Roberto*** reemprendía viaje rumbo a Barcelona.

Daba la casualidad que este buque no era otro que el anterior ***Ciudad de Mahón***, con matrícula de este puerto, tras haber cambiado su denominación como ***Cámara*** cuando fue adquirido por la compañía naviera local La Menorquina. Cuando esta compañía se fusionó con La Marítima, pasó a ser propiedad de los señores Goñalons y Compañía, siendo entonces rebautizado con el nuevo nombre de ***Antonia***, con el que navegaría por espacio de varios años. Más adelante, en 1914, fue nuevamente vendido a la naviera D. Picornell, adquiriendo el nombre de ***Ciudad de Sóller***, pasando a ser propiedad de diversas navieras catalanas hasta llegar a la actual, la Compañía Ramos, quien se haría con el mismo en 1917, con la ostentación del nuevo nombre inscrito en su popa y sus amuras. La oficialidad del buque, además del capitán señor Muniategui, estaba formada por don Calixto Zuarzola, primer oficial; don Venancio Odiaga, primer maquinista y don Jacinto Valverde, segundo maquinista. La tripulación la componían 17 hombres y viajaba a bordo un pasajero. El buque fue vendido en ese mismo años, 1917 a la Compañía de Navegación Bengolea, que pocos meses después lo perdió al haber sido hundido a cañonazos por un submarino cuando se encontraba navegando cerca de Alejandría.

> 1.18 *INDUSTRIE*

En la madrugada del 8 de julio de 1918, y tras arriar las antenas de la TSH, fondeaba frente al Moll de Ponent el vapor de bandera francesa ***Industrie*** que se había visto obligado a entrar de arribada forzosa por habérsele producido una avería en la máquina. Procedía de Marsella y transportaba un cargamento de carbón, además de otro tipo de mercancías.

Debido a su avería había sido convoyado hasta las inmediaciones de la bocana por un buque auxiliar de la Armada francesa. Una vez fondeado subieron a bordo el personal de Sanidad y dos carabineros. La idea del capitán era reparar la avería y al propio tiempo proveerse de víveres, de las cuales tenían bastante mermadas sus reservas. Como detalle curioso, se precisaba que el citado barco llevaba instalados dos cañones en su popa.

A las cinco de la mañana del 12 de julio y solucionados todos sus problemas, zarpaba de nuevo reanudando viaje escoltado por dos cruceros de gran porte también pertenecientes a la Armada francesa, que le estaban esperando no muy lejos de la bocana.

> 1.19 *PRESEN*

El día 10 de febrero de 1919 y debido al fuerte temporal de tramontana que estaba establecido en estas aguas, tuvo que entrar de arribada el vapor mercante ***Presen*** siendo atracado en el *Moll de Llevant*. Su matrícula era de Bilbao e iba al mando del capitán don Ramón Golzarri. Desplazaba 148 toneladas y llevaba a bordo 16 tripulantes. Hasta entonces se encontraba en ruta desde Barcelona a El Pireo (Grecia). Al ser sorprendido por el fuerte temporal y tras dos días de angustiosa navegación, el capitán decidió arribar al puerto de Maó.

Su silueta era bastante conocida en estos anales portuarios y es que se trataba del ex cañonero de la Armada española ***Nueva España***, que había recalado en el puerto en numerosas ocasiones. Dado de baja de la Flota, fue vendido por el Estado y adquirido por una naviera bilbaína que lo había transformado en carguero. Zarpó nuevamente el día 13, una vez amainó el temporal.

> 1.20 *SENATEUR RAYMOND*

Sobre la una de la tarde del día 2 de noviembre de 1919 entraba en Maó de arribada el vapor de nacionalidad francesa ***Senateur Raymond***, de la matrícula de Marsella, el cual sufría una importante avería en su timón, resultado de los últimos temporales en los que habían dominado vientos huracanados acompañados de fortísimos aguaceros.

El vapor fue conducido por el práctico hasta el *Moll de Ponent*, donde sería amarrado frente a las instalaciones de los prestigiosos Talleres Parpal, con el fin de que el personal técnico de los mismos procediera a su reparación. El buque procedía del puerto de Toulon y se dirigía hacia el de Dunkerke pero, a resultas del fortísimo temporal y la avería sufrida, había sido arrastrado hasta las

costas de Menorca, por lo que su capitán decidió entrar de arribada en el puerto de Maó. Tras ser convenientemente reparado se hacía nuevamente a la mar para continuar viaje el 9 de noviembre .

> 1.21 *LUX* y *VIDAUBAN*

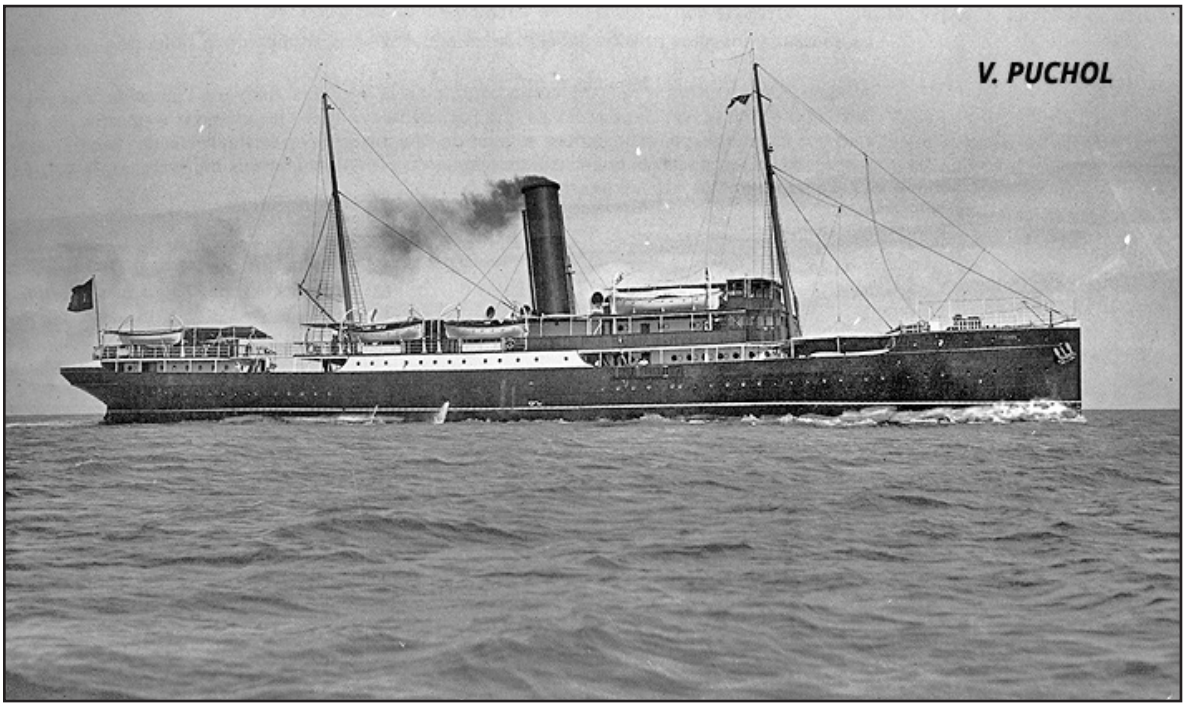
Desde el día 23 de marzo de 1920 un grupo formado por 8 buques franceses estuvieron explorando minuciosamente las aguas de la costa norte de Menorca, en busca de otros dos, de su misma nacionalidad, que habían desaparecido en los últimos días. Entre los buques que se encontraban en la operación de salvamento figuraban el ***Gracieuse***, el ***Toulon*** y el ***Milan***, junto con el dirigible ***Fulton*** que lo hacía desde el aire. Se especuló con la posibilidad de que pudiera haber existido una colisión entre los dos desaparecidos tras lo cual se habrían hundido en el transcurso del fragor de los intensos temporales que se registraron durante esas fechas. Uno de ellos era el ***Lux***, un vapor-correo asignado a la línea marítima entre Marsella y Orán mientras que, el segundo, se denominaba ***Vidauban*** y se trataba de un carguero. En su momento no se pudieron obtener más datos sobre este suceso, pero sí que el ***Milan*** halló en dicha zona un bote salvavidas, parte de otro, una tapa de madera de caoba y un aro salvavidas que llevaba grafiado el nombre de ***Lux***.

El ***Lux*** había sido construido en 1892 en los astilleros de la Union Iron Works, de San Francisco (USA), siendo bautizado con el nombre de ***Perú***. Tenía una eslora de 102 metros, una manga de 13,98 y un calado de 8,41. Su desplazamiento era de 3.897 toneladas y disponía de dos cubiertas. El barco incorporaba ya instalación eléctrica a bordo y estaba clasificado como buque mixto, para transporte de pasaje y carga general. Estaba dotado de una máquina de tres cilindros de triple expansión alimentada con calderas a vapor capaz de ofrecer 339 C. V. Era propiedad de la naviera Pacific Mail Steam Ship Co., con sede en Nueva York, enarbolando pabellón de USA. En 1920 había sido vendido a la Compagnie des Vapeurs Français, con sede en París (Francia), siendo matriculado en el puerto de Le Havre. Había salido el 15 de marzo de 1920 desde el puerto de Marsella con rumbo a Orán (Argelia) portando 774 toneladas de carga general, viajando a bordo 46 pasajeros y 75 tripulantes. No se supo nada más de él.

Por lo que se refiere al ***Vidauban***, este buque fue construido en 1881 en los astilleros de S.P. Austin & Son, de Sunderlan y botado con el nombre de ***Kent***. Tenía 68,8 metros de eslora, 9,75 de manga y un calado de 4,26. Su desplazamiento era de 1.045 toneladas y su casco era de hierro con forma de goleta. Su propulsión era mixta, a máquina y vela. La máquina era de vapor de triple expansión, alimentada a base de calderas. Tenía 3 cilindros y era capaz de ofrecer 87 C. V. de potencia nominal. En 1894 se le habían renovado totalmente las calderas. Tras ser adquirido por la naviera Chemin de Fer de l'Etat Française fue matriculado en el registro de Marsella adoptando el nuevo nombre de ***Vidauban***. Sus últimos movimientos registrados figuran como puerto de salida Mostaganem (Argelia) y el de destino Sant Louis (Rhone) - Marsella, el 12 de marzo de 1920 siendo portador de un cargamento de mena de hierro con 25 tripulantes a bordo, tras lo cual, desapareció también misteriosamente.

> 1.22 *V. PUCHOL*

El 3 de junio de 1921 el vapor de la Cía. Trasmediterránea ***V. Puchol***, a las órdenes del capitán don Jaime Giménez, sustituía al ***Mahón*** por tener este último que subir a dique para ser sometido a un recorrido general. Y en el viaje de Barcelona a Maó el nuevo vapor había invertido más de veinticuatro horas, lo que hacía saltar nuevamente las iras de los usuarios isleños hasta el punto de que tanto el personal afecto a la *Consigna* como a la colla portuaria, a la vista de la tardanza en la entrada del vapor en puerto, habían optado por retirarse pasadas las doce de la noche. Cuando llegó el barco pudieron conocerse las circunstancias que habían concurrido en su dilatada travesía: el ***V. Puchol*** se encontraba amarrado desde hacía algún tiempo en el puerto de Barcelona y había entrado en dique para ser limpiado en sus fondos para poder sustituir al ***Mahón*** en primer lugar y al ***Ausias March*** cuando el anterior fuera nuevamente repuesto en su línea pero parece ser hubieron diversos contratiempos que hicieron adelantar la sustitución, de modo que al iniciar el viaje, no se había podido llevar a cabo el repaso a la máquina y al grupo de calderas, teniendo que hacerse a la mar con los pasajeros y la carga sin haber llevado a cabo prueba alguna y poco antes de la hora de salida reventaban unos tubos pertenecientes a las calderas, que serían reparados por el propio personal



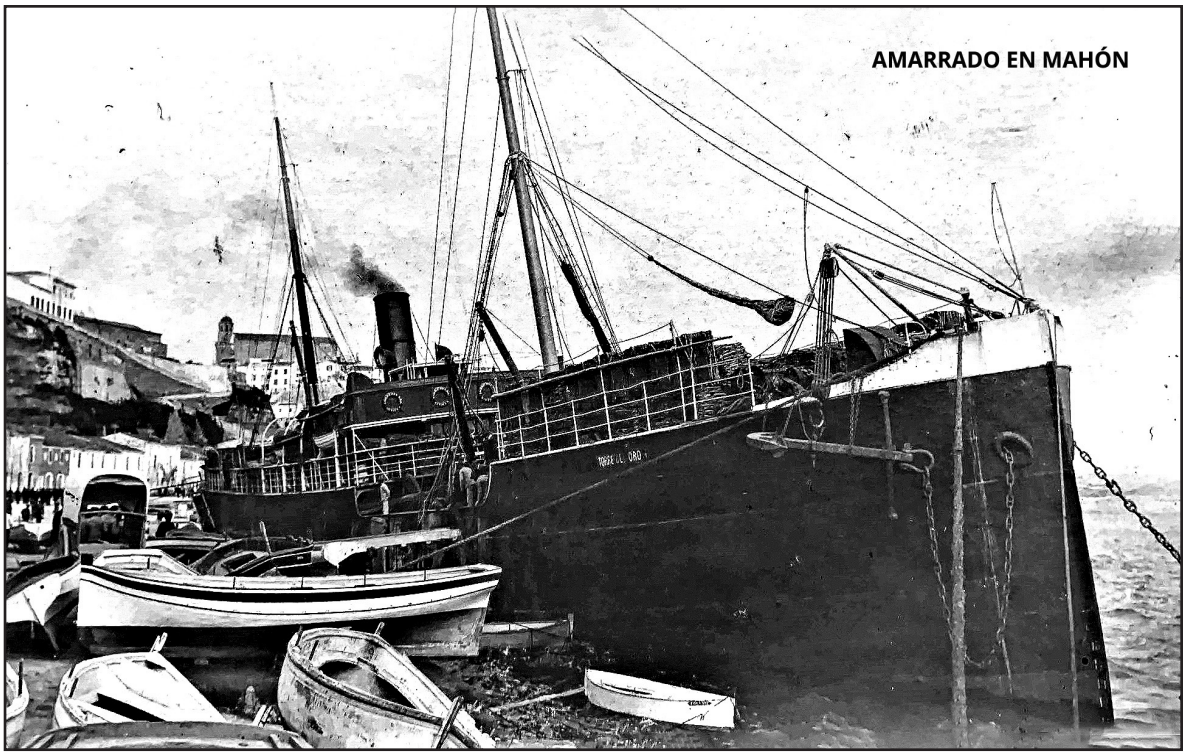
de Máquinas. A todo ello, el pasaje se encontraba a bordo comenzaba a preguntarse cuándo zarparían con rumbo a Maó y al solicitar información a la tripulación, la respuesta recibida fue que en un máximo de sesenta minutos. Algunos pasajeros decidieron entonces retirarse a sus camarotes a descansar y ya despertarían a la mañana siguiente en las cercanías del puerto de destino. Pero cuál sería la sorpresa cuando al levantarse pudieron observar que continuaban permaneciendo amarrados en los muelles del puerto de Barcelona.

Serían las nueve de la mañana cuando por fin se ponía en marcha, navegando a una velocidad de tan sólo 7 nudos por el temor de que reventara algún tubo más de las veteranas instalaciones mecánicas del vapor. El caso es que se tardaron veinticuatro horas y media en cubrir el recorrido, todo ello en medio de una indignación generalizada. Una vez en puerto, fueron requeridos los servicios de los Talleres Parpal para revisar a fondo la mecánica pero, también, y por orden expresa del comandante de Marina, se personaba a bordo el primer maquinista de la Armada con plaza en la Base Naval a inspeccionar y valorar el estado de la máquina. Volvió a zarpar con rumbo a Barcelona a las ocho y media de la tarde, pero necesitó invertir otras veinticuatro horas en cubrir el recorrido ante el temor de una nueva aparición de la incómoda avería.

> 1.23 *TORRE DEL ORO*

Lo que parecía ser una segunda edición de la catástrofe acaecida al ***Général Chanzy***, iba a ocurrirle a un carguero de nacionalidad española en un punto de la costa norte situado a no más de dos millas y media de distancia de donde tuviera lugar el primero. Serían las dos de la tarde del día 26 de octubre de 1921 cuando montados en un carretón tirado por una bestia llegaban a Ciutadella entrando en la farmacia del señor Cavaller, *l'amo* del predio conocido como *Corniola* junto con otros dos hombres jóvenes. Los pasajeros que portaba el payés eran dos tripulantes del buque carguero de bandera española nombrado ***Torre del Oro*** que había naufragado hacía muy pocas horas en el paraje conocido como *Cul de sa Ferrada*, situado entre la *Punta de s'Escullar* y cala *Morell*. Rápidamente fueron atendidos por los doctores don Joaquín y don Nicolás Comella.

Conocedores de la noticia, al poco tiempo hacían presencia en el establecimiento el Ayudante de Marina y el Sargento de la Guardia Civil mientras varios transeúntes se acercaban movidos por la curiosidad despertada al ver a los dos extraños. Los doctores practicaron las primeras curas a los náufragos los cuales eran ingresados poco después en el Hospital Civil de la población. Severiano Vázquez Mirón, de 23 años y natural de Boiro (A Coruña) tenía una herida leve en la cabeza además de una equimosis (sangrado bajo la piel) de 15 centímetros en la parte anterior externa del muslo izquierdo y heridas en los pies; su ocupación a bordo había sido la de fogone-



AMARRADO EN MAHÓN

ro. Por su parte Manuel Rodríguez Domínguez, de 20 años, era natural de Palmeira (A Coruña) y presentaba varias heridas en su espalda, pómulos y labio superior, así como diversos rasguños en brazos, manos, rodillas y pies. Además presentaba un cuadro de magullamiento general en todo su cuerpo. Su rol a bordo había sido hasta el momento del naufragio el de mozo de cubierta. Sin embargo, ninguno de los dos revestía gravedad.

El viento del N había estado soplando furioso desde el lunes 24 de octubre. Ambos supervivientes habían estado, al igual que el resto de la tripulación del buque, luchando contra una mar imponente al encontrarse a merced de las olas. El ***Torre del Oro*** era un barco mercante de 1.321 toneladas de desplazamiento, propiedad de la armadora catalana Hijos de José Tayá. Anteriormente había pertenecido a la Compañía Sevillana de Navegación y había recalado en diversas ocasiones en el puerto de Maó. Por esas fechas, su ruta habitual de cabotaje era Sevilla-Barcelona-Marsella y puertos intermedios cuando el Conocimiento de Carga así lo requería. En el momento del naufragio había salido del puerto de Barcelona rumbo al de Marsella y transportaba un cargamento de 500 toneladas de plomo y varios barriles de uva y oliva. Había zarpado de la Ciudad Condal entre las dos y dos y media de la tarde del 23. Todo había ido bien hasta que al hallarse a unas siete millas del puerto acusaron una avería en su máquina que pudo ser reparada provisionalmente por el personal de máquinas de a bordo, lo que les permitió continuar viaje. El 24 entraba en tromba el N, levantando una fortísima mar y con tan mala fortuna que la máquina volvía a averiarse sin que en esta ocasión se pudiera hacer nada con los medios de que se disponía a bordo. Sin gobierno, el buque quedaba a merced de la mar, que lo hacía zarandear a partir de entonces como si de un juguete se tratara.

El equipo de T.S.H., no se sabe si a partir de ese momento o ya con anterioridad, se encontraba fuera de servicio, por lo que no se podía transmitir ningún S.O.S. en demanda de auxilio. A medida que transcurría el tiempo la situación comenzó a hacerse realmente desesperada porque la mar estaba abatiendo al buque hacia la costa norte de la isla de Menorca, a la que divisarían al clarear la mañana, a pesar de ser muy lluviosa y encontrarse el cielo completamente encapotado. El Capitán comenzó entonces a pedir auxilio con toques desesperados de su sirena, que difícilmente podían ser audibles desde tierra con la suficiente anticipación, en primer lugar, por los terribles aullidos del viento y el fragor de las olas que rompían contra el acantilado que tapaban cualquier otro sonido más lejano y, segundo, debido a la poca población existente en la mayor parte del tramo norte de la costa menorquina. El mal tiempo había hecho refugiarse en las casas prediales a los pocos payeses que habitualmente labraban las tierras o tenían sus animales en aquella zona.

Los dos marineros continuaron explicando al representante de la Autoridad de Marina que la tripulación la componían 30 hombres, incluido el capitán, que dijeron se llamaba Anto-

nio, aunque desconocían su apellido. Le calculaban una edad sobre los 45 años y parecía ser catalán. Del choque contra la costa, Vázquez, únicamente recordaba que había notado un gran golpe seco, que el buque se partió en dos y, sin saber cómo, se encontró asido a un madero. De improviso fue lanzado por la propia mar contra una peña, a la que se agarró desesperadamente, quedando ligeramente aturdido. Volvió la vista y ya no vio el buque; le pareció estar sólo hasta ver la cabeza de su compañero Rodríguez, que asomaba entre la espuma intentando mantenerse a flote. Tras mirar a su alrededor descubrió un cabo que estaba enganchado en la misma roca, sin duda, procedente del barco, el cual le lanzó rápidamente ayudándole a subir no sin ciertos apuros debido a la violencia con que las olas rompían. Luego vieron a un tercer tripulante, sin lograr saber exactamente de quien se trataba, pero nada pudieron hacer por ayudarlo ya que, inmediatamente, era absorbido por los violentos remolinos. Decidieron de común acuerdo ascender un poco más por el acantilado hasta poder evitar las molestas y frías salpicaduras. Entonces Vázquez pudo ver que sus brazos estaban completamente ensangrentados, producto del violento abrazo realizado contra la roca debido al instinto de supervivencia, que desde ese momento sabría que no tiene límites. Decidióse entonces a continuar ascendiendo por el intrincado acantilado para salir de aquel infierno, pero su compañero le dijo que de momento no podía seguirle puesto que tenía un fuerte dolor en un pie, continuando sólo.

Llegado arriba, caminó hacia las casas del predio *Corniola*, donde fue recibido por el *l'amo* y su familia con toda simpatía, al propio tiempo que le ofrecía cuanto se encontraba a su alcance cuando vio el lamentable estado en que se encontraba. Quería saber qué había sucedido pues no podía imaginarse que aquel infortunado procedía de un barco que se había hundido. Le contó lo sucedido y *l'amo* avisó a su familia de que se dirigeran rápidamente a la zona de los hechos en busca del otro superviviente. Sin embargo, tan sólo traspasado el umbral de la puerta pudo comprobar que éste venía ayudado por otros payeses de los alrededores. Y es que toda la escena del impresionante impacto del buque contra las rocas así como la salvación de los dos náufragos había sido presenciada desde tierra por dos personas: un carbonero que trabajaba fabricando carbón vegetal en esa zona y su pequeño hijo, que al ver a los supervivientes habían corrido a avisar a otros hombres y bajado a auxiliar al segundo, que no encontrarían, ya que al verse sólo y preso del terrible pánico que le imponía aquel lugar, había comenzado a ascender como pudo por el acantilado, logrando llegar hasta arriba aunque por un camino diferente al que utilizarían los hombres que habían bajado a ayudarle. Estos trajeron consigo diversas prendas de vestir secas y tras abrigarlo habían ido hasta *Corniola* para que pudiera encontrarse con su compañero. Una vez juntos, los dos jóvenes se abrazaron presos de una gran emoción, tras lo cual, decidieron ir a las casas de *Son Morell Nou*, donde serían correctamente atendidos por el *l'amo* de la finca, Francisco Allés.

A pesar del mal tiempo reinante, y tras correrse la voz, fueron muchos los carruajes que se dirigieron a la zona de cala *Morell* a observar el lugar del naufragio. Se desplazaron también el Ayudante de Marina y los mandos tanto de la Guardia Civil como de los Carabineros con varios hombres dispuestos a controlar la zona y a practicar las ayudas que fueren necesarias. En esa zona el acantilado alcanza una altura de más de 80 metros y allí, entre la espuma y las impresionantes olas que batían la costa, podían observarse multitud de maderos, ropas y otros efectos flotando. La mar había lanzado ya a tierra un cadáver, por lo que se decidió rescatarlo rápidamente, no fuera que las olas volvieran a arrebatarlo arrastrándolo mar adentro. Tuvieron que utilizarse varios cabos, que se manejaban desde arriba, mientras los más avezados descendían por los estrechos y húmedos pasadizos hasta alcanzar la parte baja. Una vez recuperado el cadáver del infortunado, fue introducido en un féretro y transportado en un carro hasta el Cementerio Católico de la ciudad, donde sería identificado por los supervivientes como Mariano Ángel, un chico de unos 20 años de edad y natural de Muros (Galicia); era robusto, corpulento y presentaba su maxilar inferior completamente destrozado. Más adelante sería recuperado un segundo cuerpo.

Como es preceptivo en estos casos, fue nombrado un consignatario en Menorca por la armadora Hijo de José Tayá, don Juan T. Vidal, al cual se le confirieron todos los poderes necesarios para atender a los náufragos y tramitar los expedientes derivados del siniestro. Entre los tripulantes desaparecidos curiosamente figuraba un mahonés afincado en Barcelona. Se llamaba José Coll Benejam y su empleo era el de carpintero de a bordo. Se supo que dejó esposa y tres hijos de corta edad. De los datos facilitados se supo también que el capitán del barco se llamaba Antonio Palmer Carbonell, que era natural de Palma de Mallorca y estaba considerado como un excelente profesional. El primer oficial era don Luis Aparicio Alarcón.

Durante los primeros días nada había podido hacerse debido al fuerte temporal que seguía dominando la zona, impidiendo cualquier operación en la mar, situación que se prolongaría hasta el 4 de noviembre. El centro de operaciones se había montado en las casas del predio *Son Morell Nou* que muy gentilmente había cedido su propietario, también con el fin de que las fuerzas de la Guardia Civil y Carabineros pudieran pernoctar bajo cubierto y en condiciones. Hasta allí fueron desplazados varios féretros para ser utilizados a medida de que pudieran recuperarse los cuerpos de los infortunados. Se suponía que entre los maderos, algas y ropas que la mar había tirado a lo largo de la costa podría encontrarse algún cadáver más. El día 2 de noviembre la prensa local publicaba un punto de opinión haciéndose eco de las muchas censuras que circulaban por la población en relación a la recuperación de los cadáveres. Parecía ser que desde el 30 de octubre habían estado flotando a la vista cinco o seis cuerpos sin que se hubiese realizado maniobra alguna para rescatarlos a pesar de que, según opinión de personal considerado como competente, se hubiera podido realizar mediante un bote:

"Esta negligencia constituye una impiedad, pues las gaviotas vuelan sobre los cadáveres y en ellos hacen presa constantemente...",

mencionaba la prensa del momento. Parecía que tampoco se habían realizado las gestiones pertinentes para identificar a los dos cadáveres que hasta el momento se hallaban en el Depósito del Cementerio Católico. Al parecer, el capitán del vapor ***Montserrat***, padre del 2º oficial de Puente, había alquilado por su cuenta una embarcación intentando recuperarlos en la esperanza de que uno de ellos pudiera ser su hijo. La prensa finalizaba la crítica añadiendo que era el representante de la armadora quien estaba más obligado que nadie a realizar esta triste tarea. El día 7 el obispo de Menorca oficiaba unos solemnes funerales en la Catedral por las víctimas del naufragio. Presidían el acto el delegado del Gobierno y el comandante de Marina, a quien acompañaban el alcalde de Ciutadella, miembros del Consistorio, autoridades y personalidades, además de numerosos ciudadanos.

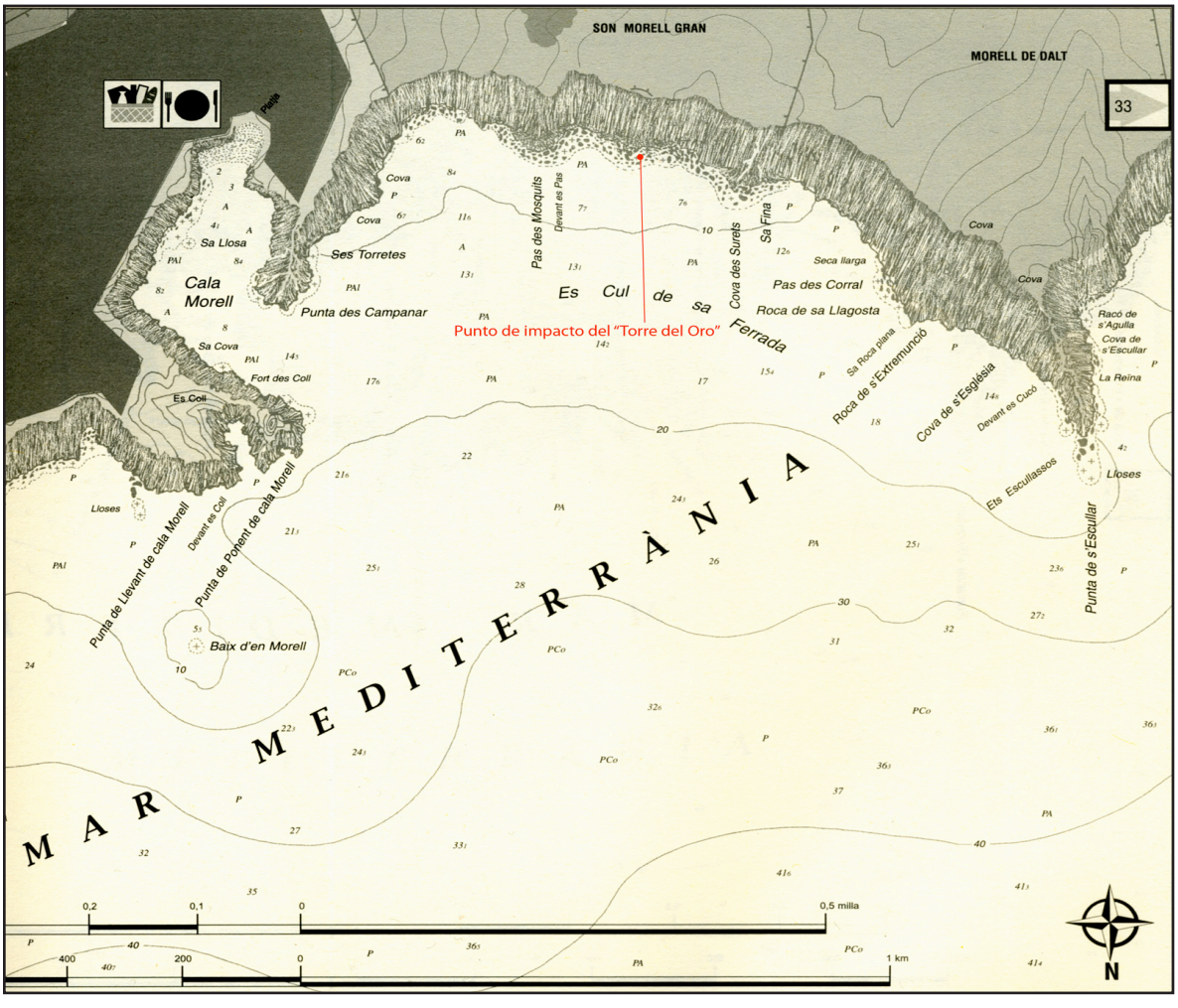
El naufragio del ***Torre del Oro*** sería motivo de que la Asociación de Pilotos y Capitanes de la Marina Mercante del Mediterráneo se dirigiera al ministro de Marina en protesta por la forma en que se realizaban las inspecciones a bordo de los buques y solicitaban la inclusión desde entonces de Marinos Mercantes en los comités encargados de llevar a cabo tales rutinas. El buque naufragado había sido construido en unos astilleros ingleses para la Compañía Sevillana de Navegación, para la cual prestaría servicio durante bastantes años hasta que en 1918 había pasado a ser propiedad de la armadora Hijo de José Tayá, de Barcelona. Con anterioridad había estado embarrancado por espacio de seis meses en La Nouvelle (Francia) y, también, sufrido un incendio a bordo. Tuvo otro accidente grave al colisionar contra el vapor ***Aznalfarache***, al que echaría a pique en el año 1896, ahogándose numerosos pasajeros del mismo en la ría del Guadalquivir.

El día 11 se localizaba en la *Platja des Bot* (*Algaiarens*) otro cadáver fácilmente iden-

tificable por hallarse prácticamente intacto. El individuo tenía dos dientes (los colmillos) de oro y un diente postizo. Al día siguiente se recuperaba otro cuerpo severamente mutilado en cala *Morell*. Posteriormente dos más, uno de ellos decapitado, que parecía ser que serían fácilmente identificables por presentar diferentes tatuajes y, en los siguientes días, un nuevo cuerpo decapitado y una pierna. Hasta Menorca se desplazó el hermano del telegrafista del buque con la intención de enterrarlo si podía ser localizado. Por fortuna era uno de los recuperados que se hallaban en el Depósito, que pudo reconocer por una marca existente en su cuerpo puesto que su rostro estaba totalmente desfigurado e irreconocible y, tras adquirir un precioso féretro, lo enterraba en el Cementerio de la ciudad. Encontró para ello toda clase de facilidades tanto por parte de las autoridades locales como por el consignatario. Y así lo haría saber, añadiendo que se le había explicado que si no se podían recuperar los cuerpos que se hallaban flotando era a causa del peligroso estado de la mar, que impedía el tránsito de cualquier embarcación menor.

Se ha mencionado al principio de esta historia que hubo dos testigos que presenciaron los últimos momentos del buque: el señor Borrás (el carbonero) y su hijo. Ambos se encontraban recluidos dentro de una cabaña a fin de protegerse de la fuerte lluvia, del frío y del viento huracanado que estaba azotando la Isla aquella mañana. Sobre las cinco o seis de la madrugada les pareció escuchar algunos sonidos extraños, semejantes a la sirena de un vapor que pitara insistentemente. Extrañado, se decidió el señor Borrás a salir de la cabaña para ver de qué se trataba y su hijo, de doce años, quiso acompañarle a lo que se negó debido a la fuerte lluvia que estaba descargando en esos momentos.Una vez fuera, se dio una vuelta por el paraje, observó el horizonte y no vio nada de particular. Además los sonidos se habían callado; tan sólo podía distinguirse el rugir del fortísimo viento y el intenso frío que le traspasaba la vestimenta le animó a meterse inmediatamente en el cobertizo protector.

Sobre las siete volvía a escuchar la misma sirena de antes, más fuerte y en esta ocasión acompañada de otros silbidos como los que se oyen cuando el viento pasa entre las jarcias



TRABAJANDO EN SEVILLA

y los aparejos de los mástiles y aparejos de los barcos. Como la lluvia había remitido parcialmente y su hijo volvió a insistir en acompañarle, tras abrigarlo convenientemente se lo llevó con él. Esta vez caminó decidido hacia el acantilado, que distaba de la barraca unos veinte minutos, puesto que los sonidos provenían de allí. Al llegar distinguió estupefacto al ***Torre del Oro*** que se encontraba a tan sólo unos 60 metros de la costa. Tenía su obra muerta bastante destrozada. Un hombre que parecía ser el capitán se hallaba en el puente y bastantes miembros de su tripulación corrían por cubierta asiéndose constantemente de los pasamanos para poder permanecer en pie y no ser despedidos al mar. El señor Borrás comprendió rápidamente que la altura del acantilado le había impedido en la primera ocasión distinguir al vapor que sin duda había estado solicitando auxilio. La lluvia había vuelto a arreciar pero decidió permanecer allí por si podía hacer algo. El vapor estaba visiblemente escorado hacia una de sus bandas por lo que se presumía un corrimiento más que seguro de la carga; además llevaba la hélice bastante fuera del agua, mientras que la proa estaba metida más de lo normal. Se encontraba totalmente a merced de las olas que lo arrastraban lentamente hacia el acantilado. Tan pronto se acercaba peligrosamente como era separado por el retorno de las alborotadas aguas. De pronto, una ola muchísimo más grande que las demás levantó al buque y, como si no pesara nada, lo lanzó implacablemente contra las rocas del *Cul de sa Ferrada*. No pudo resistir el terrible espectáculo e instintivamente, Borrás tapaba la cara a su hijo. Él mismo, volvía la mirada hacia otro lado, preso de una gran emoción. Se pudo escuchar perfectamente el espantoso estruendo ocasionado por el impacto de la mole de hierro contra los peñascos, al propio tiempo que percibían un ligero temblor bajo sus pies.

Cuando volvió la mirada hacia el lugar pudo observar que el buque se había partido en dos. La parte de proa había quedado amorrada sobre las rocas mientras que la popa, cuya mitad era mayor que la primera, se estaba aguantando dentro del agua. Hasta ese momento había visto gente moviéndose nerviosa por la cubierta; ahora no había nadie. A los diez minutos se hundía la popa que arrastraba con ella a la otra mitad quizá por los cables y aparejos que las unían. Consternado y preso todavía de la intensa emoción Borrás recorrió ansioso y desesperadamente con la mirada el paraje donde acababa de ocurrir aquello que no acababa de creerse. Casi no podía ni respirar, cuando vio sobre unas rocas a dos hombres que se intentaban poner a salvo. Fue como una llama de esperanza que se le encendiera en su interior y corrió, entonces, hacia las casas de *Son Morell Nou* avisando al payés el cual, tomando varias prendas de vestir, volvía rápidamente con él hacia el lugar. Uno estaba ya arriba y se dirigía hacia la casa del guarda. El otro, al parecer, no acababa de subir, o se había quedado abajo por algún motivo, por lo que decidieron bajar a auxiliarlo antes de que la mar lo arrebatara. Al llegar no le vieron temiéndose lo peor, pues creyeron que había sido arrastrado nuevamente por la mar. Sin embargo el joven había logrado ascender el acantilado por otro camino. Cuando lo encontraron, tras darle las prendas de abrigo que habían traído consigo, recorrieron la zona por si había algún otro superviviente. Seguidamente se trasladaron junto con el otro hasta *Son Morell Nou*, donde fueron atendidos por el *l'amo* de la finca que les dio alimentos y bebidas calientes. Lo demás ya se sabe:

una vez reconfortados, fueron trasladados a Ciutadella en el carro conducido por Sebastián Coll.

Los restos del ***Torre del Oro*** fueron adquiridos por el empresario mahonés don Manuel Parpal, quien se dedicó por espacio de bastante tiempo a recuperar su carga de lingotes de plomo y todo el material aprovechable. Hubo quien dijo que tras el naufragio estuvieron sobresaliendo del agua la parte superior de ambos palos un par de metros, sin embargo los partes oficiales indican que tras hundirse en dos fases el casco, nada de él quedó visible por encima del nivel de las aguas.

El denominado *Cul de sa Ferrada* se encuentra enclavado en un paraje de belleza impresionante, sobre todo el invierno y primavera, en que la verdosa vegetación salpicada de flores decora todo el entorno. Situado entre la *Punta de s'Escullar* y la *Punta de s'Elefant* (cala *Morell*), toma el mar un azul intenso debido a la profundidad de las aguas a nivel de costa, sobre todo en los días de sol. El acantilado es muy alto, estando poblado de salientes y recovecos donde las gaviotas construyen sus nidos. Se acumulan las grandes piedras precisamente en este punto, por lo que al ser arrojados por las olas pudieron los supervivientes escaparse de una muerte segura, a diferencia de sus zonas inmediatas en que el acantilado penetra en las azules y profundas aguas cortado a pico. También se pueden observar los posibles senderos que debieron seguir los dos náufragos para ascender hasta arriba y que utilizarían los payeses y los miembros de la operación de salvamento para descender hasta el nivel de mar. Es accesible fácilmente desde las edificaciones situadas más al W de la Urbanización de cala *Morell*, caminando por un sendero existente al borde del acantilado. El punto exacto del accidente es fácilmente identificable porque en el mismo borde de la parte superior existe una pared seca en forma de semicircunferencia.

> 1.24 *MAHÓN*

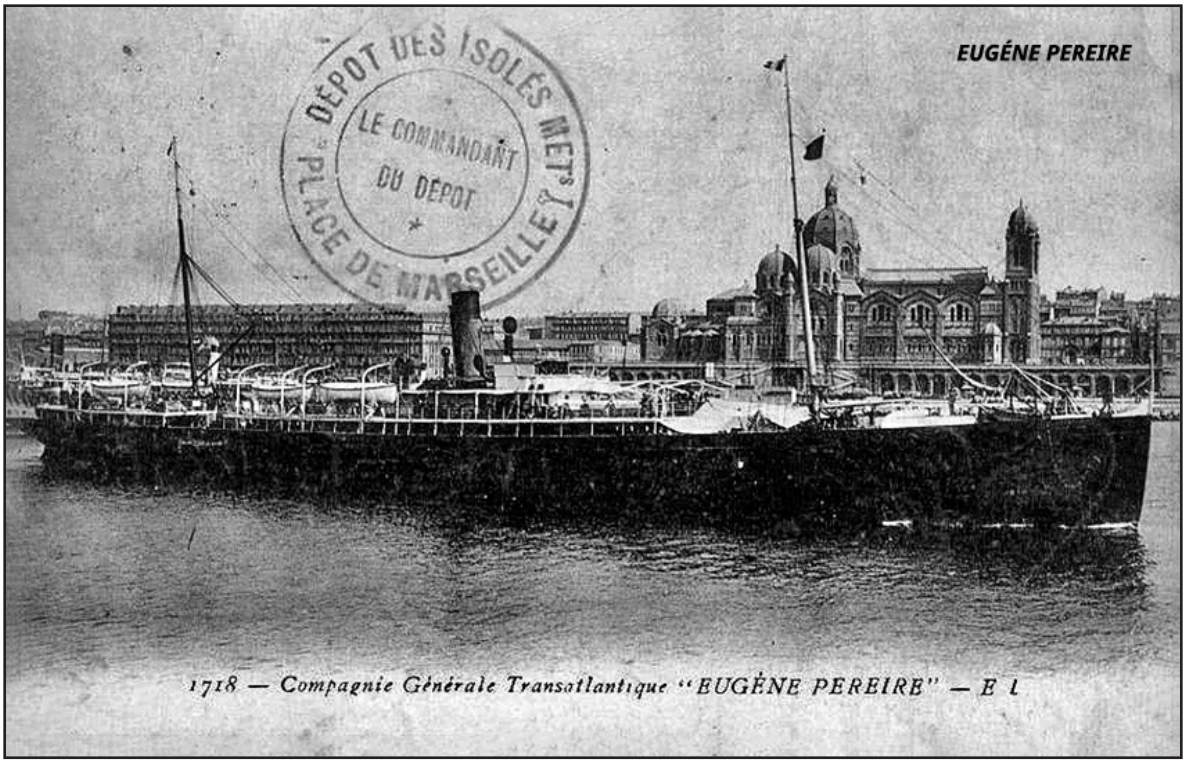
El 7 de febrero de 1922 entraba en puerto el vapor ***Mahón***, tras culminar una travesía más que penosa. Había zarpado de Barcelona el día anterior y, encontrándose ya fuera de puntas, el capitán, señor Femenías, intuyó que el viaje iba a tener bastante mal cariz puesto que existía fuerte marejada auspiciada por un ventarrón del nordeste (*gregal*). Mientras estaban navegando el oleaje iría aumentando y, siendo ya las nueve de la noche, fueron sorprendidos por un violento golpe de mar que se llevó por delante varios bancos de madera situados en la cubierta de popa y de babor, al tiempo que rompía el cristal de la camareta de señoras y producía otras diversas averías a bordo hasta el punto de que la tripulación no recordaba un viaje tan complicado como aquél en lo que llevaban de invierno. Por este motivo el capitán intentó enlazar con la estación de radio de la Estación Naval de Sóller, lo que no sería posible, por lo que decidió entrar en Alcúdia y fondear a su refugio, permaneciendo en estas condiciones por espacio de más de tres horas tras lo cual zarpó de nuevo reanudando el viaje. Llegó a Maó el día 5 sobre las cinco y media de la tarde.

> 1.25 *EUGÈNE PEREIRE*

Siendo el mediodía del 11 de octubre de 1922 amarraba de popa en el muelle de la Illa de Sant Felipet, tras haber dejado caer ambas anclas, el vapor francés perteneciente a la Compagnie Générale Trasatlantique ***Eugène-Pereire*** llegado averiado y conducido por el remolcador ***Sanson***. Había salido este último del puerto de Toulon y, tras localizarlo, lo había remolcado hasta el puerto de Maó.

Llevaba a bordo el vapor de la C. G. T. 80 tripulantes y 292 pasajeros y había zarpado el 8 de octubre de Argel con rumbo a Marsella, su línea habitual. Sin embargo, en el transcurso del viaje había sufrido una seria avería en la máquina que obligó a su capitán a solicitar auxilio por la TSH, habiendo acudido el remolcador en su auxilio. Pero había surgido, además, un nuevo contratiempo y es que, en el transcurso del viaje, uno de sus pasajeros había fallecido a bordo y, como era habitual en aquella época en que no existían las cámaras con la agravante de encontrarse a la deriva por una avería, el cadáver tuvo que ser sepultado en el mar.

Conocidas todas estas circunstancias, el director de Sanidad Marítima de este puerto ordenaba que el personal del Lazareto se aprestase a tomar las medidas necesarias, de acuerdo con la legislación sanitaria marítima internacional. Tras llevar a cabo una rigurosa inspección a bordo de ambos buques no se encontraba vestigio alguno de enfermedad contagiosa. No obs-



tante, durante los siguientes días se decidió fuera mantenida una discreta vigilancia, dado que el pasajero fallecido lo había hecho -por lo que aparentaba- por causas totalmente naturales.

Vista la situación, el remolcador volvía entonces a zarpar con rumbo a su puerto base y, a las tres de la madrugada del día 12 entraba el vapor de la misma compañía ***Gouverneur Général Chanzy*** (que utilizaba un nombre similar al que se hundiera en el *Codolar de Torrenova*, de Ciutadella, en 1910). Desplazaba este vapor 2.254 toneladas, su dotación era de 96 tripulantes y llevaba a bordo 300 pasajeros en ruta desde Argel hasta Marsella. En estas condiciones había interceptado el mensaje de socorro del ***Eugène-Pereire***, que pertenecía a su misma compañía y, siguiendo órdenes de ésta, varió su rumbo hacia este puerto. A su llegada, también subieron a bordo las autoridades sanitarias como era de rigor. Una vez arriba, el director de Sanidad, doctor Aristoy, junto con su secretario don Gabriel Conforto, procedieron a revisarlo antes de concederles la libre plática. Como no surgieran más inconvenientes y cumplidos todos los trámites reglamentarios, una vez trasbordados los pasajeros del vapor averiado reanudaba sin más dilaciones su viaje hacia Marsella. El día 13 y, tras regresar a Maó el remolcador ***Sanson***, tomaba a remolque al ***Eugene Pereire*** zarpando seguidamente y poniendo rumbo hacia el puerto de Marsella.

El ***Eugène-Pereire*** era un vapor mixto construido en acero en 1888 en los astilleros Chantiers & Ateliers de Saint Nazaire, en Francia. Medía 103,50 metros de eslora, 10,68 de manga y tenía un desplazamiento de 2.014 toneladas. Utilizaba una máquina de vapor de triple expansión de 3.300 caballos capaces de conferirle una velocidad de 17,5 nudos con una sola hélice.

> 1.26 *MAHÓN*

Sobre las seis de la tarde del día 11 de diciembre de 1922 llegaba el vapor ***Mahón*** procedente de Barcelona y Alcúdia con pasaje y carga al mando de su capitán señor Femenías. El viaje había resultado tremendamente conflictivo puesto que el día 10 por la mañana, y estando situado a unas 20 millas del cabo de Formentor, tras haber dejado por popa la isla de Mallorca, le había faltado uno de los guardines del timón al habérsele partido. En cuanto se apercibieron de la avería los maquinistas de a bordo procedieron a llevar a cabo una reparación de fortuna a fin de poder finalizar viaje y ganar puerto, lo que conseguirían sin otra novedad. Mientras se estuvo sustituyendo el guardín, en medio de una mar que había alcanzado ya el grado de fuerte marejada, los tripulantes de cubierta estuvieron gobernando el vapor mediante la rueda de accionamiento manual situada en la popa, con el tremendo esfuerzo que ello suponía debido al estado de la mar. En un momento

dado, una gran ola rompió contra el barco que provocó un tremendo roción que estuvo a punto de llevarse por medio a varios de los tripulantes que, en el último momento, pudieron agarrarse sólidamente a la estructura del buque. También resultaría afectadas varias partidas de las mercancías transportadas al haber tenido contacto con el agua.

Por fin y avanzada ya la tarde, podían ganar el puerto de Maó donde, una vez desembarcado el pasaje, se procedía a reparar la avería.

> 1.27 *BOLIVIA*

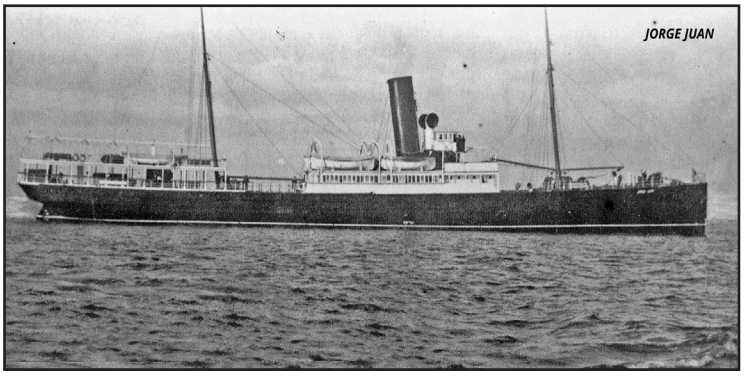
En la mañana del 14 de enero de 1923 entraba de arribada forzosa tras quedarse sin carbón el vapor sueco denominado ***Bolivia***, de 1.021 toneladas de desplazamiento y de la matrícula de Gotteborg. Navegaba al mando del capitán Mr. S.F. Högdahl y estaba tripulado por 21 hombres. Procedía de Valencia y navegaba en demanda del puerto de Marsella, en lastre. Una vez en puerto, el capitán tenía pensado aprovisionarse al día siguiente de suficiente carbón y volverse a hacer a la mar. El agente nombrado por su armadora fue don Antonio C. Frau.

El 14 largaba amarras y enfilaba la bocana pero, tras salir fuera de puntas y encontrando que se había ido formando un fuerte temporal, decidió virar en redondo y volver a entrar, pasando nuevamente a carbonear. A la mañana siguiente volvía a desamarrar y emprendía nuevamente su viaje. El temporal no había abonanzado en demasía y, al encontrarse a unas 40 millas de la bocana, en medio de una mar prácticamente imposible de abordar, el capitán Högdahl no tenía otro remedio que volver a virar nuevamente en redondo y buscar refugio en Maó. La fortísima tramontana que estaba establecida, el encontrarse en lastre y las consecuentes faltas de garantía en materia de seguridad que se percibían en tal situación, aconsejaron optar por volver a fondear en el puerto hasta que la situación adversa remitiese. Por fin pudo reanudar viaje el día 28.

> 1.28 *AXEL BUSCK*

El 20 de diciembre de 1923 y por causa de de un formidable temporal, entraba de arribada forzosa el vapor francés ***Axel Busck***, de la matrícula de Marsella. Había zarpado dos días antes del puerto de Bonne (Argelia) con rumbo a Sète. Desplazaba 590 toneladas e iban a bordo 21 tripulantes al mando del capitán Mr. Facelli, portando a bordo un cargamento de vino. Había capeado mientras pudo el temporal, perdiendo en el transcurso del mismo uno de sus botes salvavidas y varios bocoyes que se encontraban estibados en cubierta. Aprovechando su estancia en Maó, se abastecieron de diversos víveres. El día 23 pudo reanudar viaje. Precisamente cuando el tiempo apuntaba ya mal cariz, había zarpado de este puerto el vapor correo ***Mahón*** con rumbo a Alcúdia y Barcelona. Sin embargo, debido a la gran cerrazón en la que poco a poco se encontró inmerso, siendo hostigado además por un fortísimo vendaval cuando se encontraba ya al través de la cala *de Santa Galdana*, su capitán decidió virar en redondo y regresar al puerto de Maó, aunque no podría remontar la costa sureste debido a las especiales condiciones adversas de la mar. Hasta poder ganar el puerto, se tuvo que mantener al socaire de la *Illa de l'Aire*, pudiendo entrar finalmente de arribada forzosa. Una vez amarrado tuvo que esperar dos días más para reanudar el viaje.

> 1.29 *JORGE JUAN*



El 12 de enero de 1924 entraba el vapor ***Jorge Juan*** tras navegar en medio de un intenso temporal. En su viaje anterior había realizado el recorrido entre los puertos de Palma y Valencia bajo otro temporal duro que levantaría mar gruesa. El resultado es que había perdido parte del ancla de estribor, muy posiblemente, por

habérsele desprendido el pasador de los brazos, por cuyo motivo éstos fueron a parar al mar. También sufrió graves averías en los conductos de vapor de las maquinillas de gobierno y leva de proa. Una vez en Maó se conseguía le fuera instalada un ancla prácticamente nueva, procedente del vapor que se hallaba en desguace en los talleres del señor Cabiró del *Moll de Ponent*. El otro vapor correo ***Mahón***, sin embargo, había sido sorprendido por el mismo temporal y no tuvo averías dignas de mención.

> 1.30 *SICILIER*

Sobre las dos y cuarto de la tarde del 19 de marzo de 1925 entraba de arribada forzosa el vapor perteneciente al Lloyd Royal belga ***Sicilier***, de 3.200 toneladas de desplazamiento y matrícula de Amberes. Una vez amarrado convenientemente comenzaba a correr el rumor de que a bordo del mismo había ocurrido una desgracia en el transcurso de la cual su capitán habría resultado herido, según unos, y muerto, según otros. No tardó mucho en subir a bordo el doctor Aristoy junto con su ayudante el doctor Blanc. El barco había zarpado de Barcelona en lastre con rumbo a Túnez donde tenía que hacerse con un cargamento pero al encontrarse al través de cala *Mesquida*, en la costa menorquina, su capitán, Mr. A. D. Derickere, de treinta y seis años de edad, casado y natural del mismo Amberes, se había disparado un tiro con la intención de suicidarse. Tras percatarse de lo sucedido el primer oficial ordenó al timonel poner rumbo directo a este puerto. La primera noticia de lo sucedido la recibiría el secretario del Lazareto señor Conforto, al realizar la inspección sanitaria. Dado lo gravísimo de las circunstancias, no dudó en avisar inmediatamente a sus superiores. Una vez el doctor Aristoy hubo reconocido al herido, que afortunadamente permanecía con vida dentro de su gravísimo estado, dictaminó "*orificio de entrada de bala en el temporal derecho a unos 3 centímetros del ojo y orificio de salida en la misma región y lugar del temporal opuesto*". Fue calificado de pronóstico grave y, tras practicarle la primera cura, fue evacuado en camilla transportada por seis tripulantes hasta el Hospital Civil.

Una vez denunciados los hechos y presentado a bordo el grupo instructor nombrado por el comandante de Marina, actuó como juez el ayudante de la Comandancia don Manuel Jerez, y de secretario el contramaestre don Juan Pérez. También asistió el jefe de la Inspección don Plácido Martínez y el cónsul de Francia (por no existir de Bélgica), don Carlos Moysi.

Parecía que los hechos habían derivado de un enfrentamiento del capitán con parte de su tripulación hostigada por un portugués, al parecer, algo perturbado. Una vez en puerto éste había desembarcado y fugado para evitar la acción de la justicia, aunque sería detenido al poco tiempo por miembros de la Guardia Civil. Al parecer se había fugado completamente desnudo y, de esta guisa, había sido hallado en la carretera de Maó a Es Castell por un operario de turno de la fábrica de gomas Codina. El operario, que desconocía de quién se trataba lo había recogido y trasladado a la fábrica a fin de facilitarle ropas con que vestirse, al igual que alimentos porque el tripulante aseguró que llevaba varios días sin probar bocado. Además se le podían ver varias heridas que sin duda debió de hacerse al fugarse del vapor. Decidió el operario dar cuenta de ello a la Guardia Civil para que se hiciera cargo del hombre y lo llevara hasta el Hospital Civil para ser atendido y curado de sus heridas. Mientras tanto, la agencia de don Antonio Pons Martí se hacía cargo de la consignación del buque mientras permaneciera en puerto.

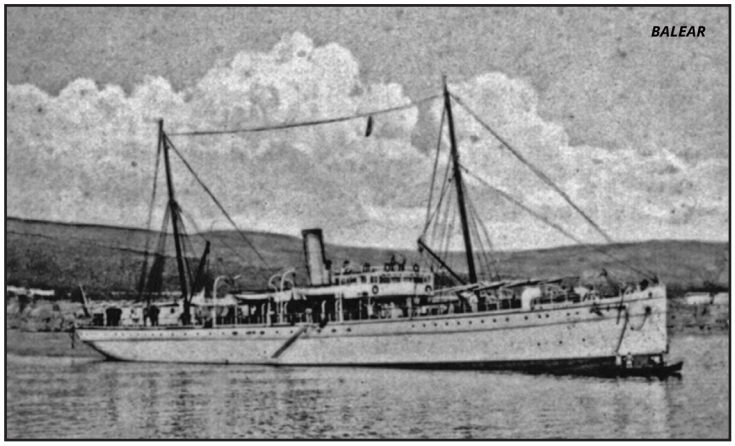
Llegado el 21 de marzo el ***Sicilier*** zarpaba reanudando viaje con rumbo a Túnez. El capitán había quedado internado en el Hospital Civil, evolucionando favorablemente de su herida. Mientras tanto, el tripulante de nacionalidad portuguesa instigador del motín ocurrido a bordo era embarcado en el vapor correo con destino a Palma debidamente custodiado por una pareja de la Benemérita. El día 30 llegaba la esposa del capitán Mr. Derickere a bordo del vapor correo ***Tintoré***. El joven capitán había sufrido un ataque de meningitis lo que había agravado considerablemente su estado de salud. En la tarde del 31, vista la gravedad del paciente, el doctor don Pedro Mir, le practicaba una operación de urgencia ayudado por el equipo médico del Hospital Civil. Al finalizar la intervención sería calificada de "satisfactoria", evolucionando positivamente a partir de entonces.

Conseguida definitivamente el alta médica el 4 de junio embarcaban el capitán y su esposa a bordo del vapor ***Delfín*** con destino a Barcelona, felizmente recuperado de la gravísima herida sufrida y que le había obligado a permanecer un largo espacio de tiempo internado en el Hospital Municipal atendido por los médicos mahoneses. Antes de embarcar, sin embargo, se

encargó de agradecer a los mismos, haciéndolo extensivo a todo el personal del centro sanitario, todas las atenciones recibidas durante su forzada estancia.

> 1.31 *BALEAR*

El 30 de abril de 1926 corría la noticia del penosísimo viaje que había llevado a cabo a su vez el vapor ***Balear*** desde Palma a Ciutadella al tener que capear el durísimo temporal de los días pasados. Un viaje del cual los pasajeros que se encontraban a bordo recordarían largo tiempo. Al encontrarse a unas 14 millas del puerto de Ciutadella, el capitán del buque, señor Company, tenía perfectamente asumido que no podría culminar el viaje debido a los furiosos embates que estaban hostigando furiosamente a su barco.



Tal es así que en un momento dado un imponente golpe de mar había alcanzado de lleno el puente de gobierno logrando romper los gruesos cristales del mismo. Al saltar éstos, resultaron alcanzados el propio capitán y el primer oficial señor Servera, necesitando este último de asistencia médica una vez alcanzado el puerto.

Como pudieran observarse las dificultades que estaba encontrando para tomar la bocana, parte de la tripulación del vapor ***Ciudadela*** al mando de su capitán señor Jaume, se acercó a bordo de un par de botes a motor para cooperar en el desembarco de los pasajeros y la valija que serían trasladados posteriormente hasta Maó por carretera. De los pasajeros se supo que no fueron pocos los que sufrieron heridas y contusiones durante el desembarco a bordo de los citados botes, aunque se desharían en alabanzas en favor de la profesionalidad tanto del capitán como de sus oficiales. Cuando abonanzó el tiempo, el ***Balear*** largaba amarras reanudando viaje, fondeando en Maó el 1 de mayo sobre las diez y media de la noche.

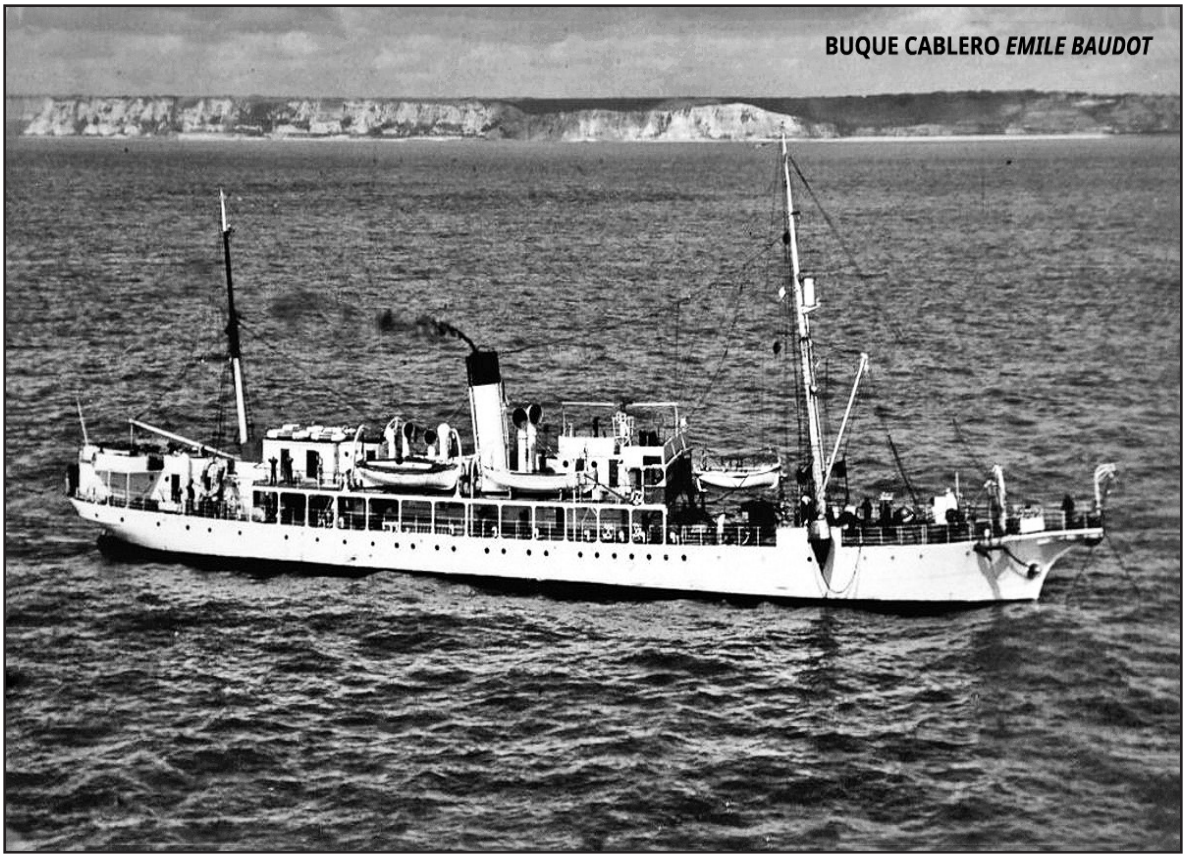
> 1.32 *TENERIFFA*

A última hora del 8 de febrero de 1927 fondeaba en Maó tras haber llegado de arribada forzosa el vapor de pabellón francés ***Teneriffa*** por causa del temporal. Lo hizo primeramente frente a *Calesfonts*, siendo trasladado por el práctico el 10 hasta *Calafiguera*. Antes de que la tripulación pudiera desembarcar recibió la visita del personal del Lazareto que, tras una inspección y comprobada la documentación sanitaria, concedía la libre plática con lo que la tripulación podía desembarcar.

El barco era del tipo mixto y desplazaba 1.199 toneladas, procedía de Beirut (Siria) y tras haber efectuado una escala en Bonne (Argelia) se dirigía a Marsella. Su capitán era Mr. Gousset, llevaba una dotación de 32 tripulantes y pertenecía a la Compagnie des Messageries Maritimes francesa. En él viajaban 78 pasajeros entre hombres, mujeres y niños, además de transportar la correspondencia. Una vez fondeado y pasados los trámites sanitarios subía a bordo el agente consular francés señor Moysi comunicando al capitán que tras haber obtenido la libre plática podía levar nuevamente sus anclas para marchar a amarrar de popa al *Moll de Ponent* con el fin de aprovisionarse de agua, carbón y víveres. La consignación sería llevada por la agencia Hijos de A. Pons Martí.

> 1.33 *EMILE BAUDOT*

Sobre las una y media de la tarde del 17 de agosto de 1927 fondeaba en *Calafiguera* el buque cablero de pabellón francés ***Emile Baudot*** de 400 toneladas de desplazamiento, que navegaba al mando del capitán Mr. Poutbriand y que se había visto obligado a entrar de arribada


BUQUE CABLERO *EMILE BAUDOT*

forzosa debido al temporal reinante. El personal especializado de a bordo se encontraba trabajando a 19 millas de la bocana del puerto de Maó en la reparación del cable de comunicaciones tendido entre Marsella y Argel. Una hora después y con el permiso de la Comandancia de Marina levó sus anclas y se dirigió a amarrar de popa en el *Moll de Ponent* donde procedería a hacer aguada. En la mañana del 18 y tras cargar víveres se hizo nuevamente a la mar pero, tras haberse vuelto ésta a encresparse, tuvo que volver a entrar y esperar a que el temporal abonanzara el 19.

> 1.34 *MONTE TORO*

El día 26 de enero de 1928 salía de Barcelona el vapor ***Monte Toro*** con rumbo al puerto de Maó con pasaje y carga, su ruta habitual al estar destinado a cubrir esta línea. Durante la travesía sufrió una avería que le dejó sin máquina teniendo que ser auxiliado por el vapor ***Ciudadela***, que lo remolcó hasta Maó.

Don Juan F. Taltavull, delegado de la Cía. Trasmediterránea, se hizo cargo inmediatamente de la problemática originada en el buque y puso en marcha todas las operaciones que debían de conducir a la reparación de la avería. Efectivamente, el ***Monte Toro***, al hallarse a cinco millas náuticas de *Cap d'Artrutx* se encontró con un problema que le dejaría a la deriva en plena ruta teniendo que lanzar un SOS vía radio. El mensaje sería recibido por el capitán del ***Ciudadela***, señor Estela, que estaba cubriendo en esos momentos la línea Palma-Ciutadella, enmendando el rumbo a su timonel y dirigiéndose inmediatamente hacia la posición del barco averiado. Por su parte, el capitán del ***Monte Toro***, señor Arriandiaga, dirigió también un mensaje a la Estación Naval de Mahón con el fin de poner en conocimiento sobre su situación al delegado de la Compañía. La avería surgida fue la rotura del vástago de la válvula de distribución del cilindro de alta.

Al haber trascendido la noticia, desde las nueve de la mañana, se habían apostado en los acantilados de la costa del predio de *Binibèquer* varios curiosos, así como enviados de los medios de información locales, en la confianza de ver pasar el tren de salvamento formado por ambos vapores. No fue así; en toda la visual que podía dominarse desde ese punto no se podía ver nada, por lo que se pensó que habrían remontado por el N en demanda del puerto de Maó, de cuyo destino final no existía la menor duda. Por fin, sobre la una de la tarde aproximadamente, el funcionario de guardia en la *Vigía de Torret* anunciaba que ambos buques se

encontraban a la vista, situándose a las dos y media entre boyas.

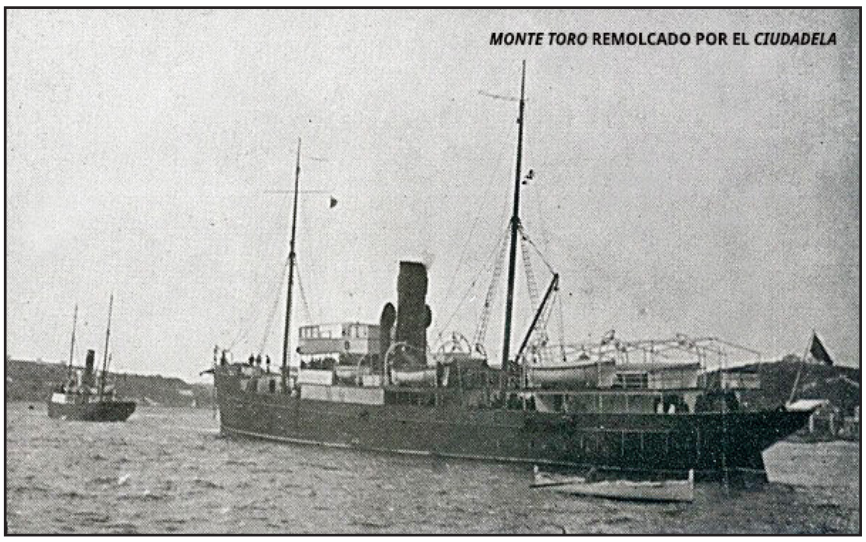
Una vez entrado el vapor averiado e iniciada la maniobra de atraque para dejarlo convenientemente amarrado, el ***Ciudadela*** reemprendía su viaje. Por su parte, el ***Monte Toro*** finalizaba por sus propios medios la maniobra, seguida de cerca por el delegado de la Compañía que había salido al encuentro del mismo a bordo de un bote.

Una vez amarrado subió a bordo el comandante de Marina don José Alemany, acompañado del jefe de la Estación Naval don Ignacio Pérez, del ingeniero naval de la Armada don Valeriano González, el 2° comte. de Marina don Manuel Jerez y el propio delegado. Al principio se había especulado a nivel de calle que la avería sufrida por el correo de Barcelona fue la pérdida de su hélice, lo que no era cierto. El ingeniero bajó a la sala de máquinas para poder observar el problema, siendo atendido por el 1er. maquinista don Enrique Fuster. Se procedió a sustituir la pieza y, puesta nuevamente en marcha la máquina, se observó que los resultados de la operación eran negativos; había algo más que no terminaba de funcionar. Se tomó entonces la determinación de que, una vez descargada la carga general y la valija que transportaba, se cambiara de apostadero, atracando de popa en el *Moll de Llevant* y dejar expédito el muelle para el vapor ***Balear***, que estaba próximo a llegar a puerto.

A la mañana siguiente llegaba procedente de Palma el inspector de la Compañía para hacerse cargo de la solución del problema. Realizada una revisión a la máquina, dictaminaba que la avería se tenía que reparar en el mismo puerto de Maó aunque su solución representaría una estancia forzosa de 3 a 4 semanas. Hay que decir que dicha avería se había producido sobre las 6 de la mañana y que debido a lo temprano que era el pasaje prácticamente no se había dado cuenta del problema hasta bastante más tarde.

Para el período en que el vapor permaneciera amarrado solucionando la avería se destinaba a cubrir la línea al vapor ***Tintoré***, bajo el mando del capitán Alsina, el cual se encontraba navegando ya rumbo a Maó en lastre. El 28 comenzaba su servicio zarpando alrededor de las seis y media de la tarde tomando directamente el rumbo por el S, puesto que el tiempo apuntaba cambio a peor.

Tal y como estaba pronosticado, al encontrarse el ***Tintoré*** a unas 50 millas náuticas del puerto de Mahón irrumpía violentamente la tramontana. En vista de ello y a que el vapor disponía de poca máquina para capear y afrontar el temporal con garantías, su capitán optó por virar en redondo y enfilar su proa de regreso a puerto. Entró a las nueve de la mañana sorprendiendo al público que se encontraba en el muelle puesto que se estaba esperando al ***Mahón***, el cual haría su entrada finalmente a las once.


MONTE TORO REMOLCADO POR EL *CIUDADELA*

El 8 de febrero, poco antes de las dos de la tarde y tras la reparación realizada, salió el ***Monte Toro*** a realizar pruebas de máquina en alta mar, navegando por el sur hasta el través del *Arenal de Son Bou*, y tras virar en redondo, volvía a regresar a puerto tres horas después. Iban a bordo el comandante de Marina don Luis de Garay y el propio delegado de la Compañía. Se encontraba también con ellos el ingeniero de la Armada que debería de dar el visto bueno a los resultados. Cabe citar que la reparación la habían llevado a cabo los talleres especializados instalados en el puerto, Sucesores de A. Parpal. Las pruebas serían positivas a plena marcha pero presentaban dificultades en baja velocidad, posiblemente debido a una falta de engrase eficiente y por ello se decidió solicitar a la Estación Naval el suministro de dos latas de Valvuline. Una vez convenientemente engrasada la máquina se hicieron nuevas pruebas sobre ancla. Como el resultado fuera bastante aceptable, se decidió que se llevara a cabo una revisión a fondo de la máquina en Barcelona por parte del perito de la Boureau Veritas. Por ello y una vez despachado

por la Comandancia de Marina, a las seis de la tarde zarpaba rumbo a Barcelona en viaje extraordinario para su reparación definitiva. El 13 de marzo era repuesto nuevamente en la línea Barcelona-Maó con total normalidad.

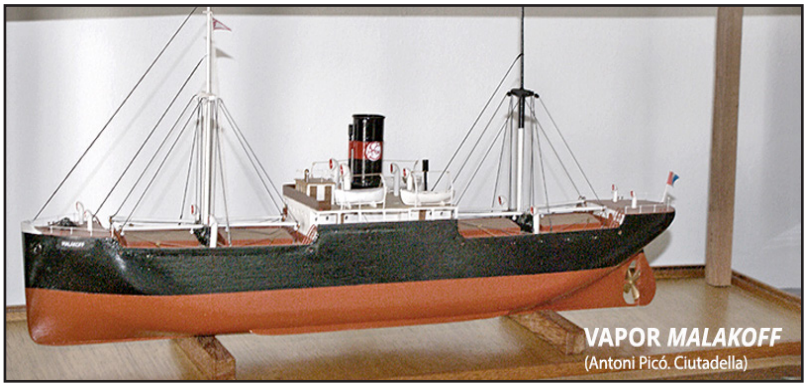
> 1.35 *VILLE DE BÔNE*

El 31 de octubre de 1928 el tiempo cambió a temporal duro, aumentando hasta desencadenar sobre las ocho de la tarde del 1 de noviembre una fortísima tormenta de agua, granizo, rayos y viento que estuvo rolando varias veces. Los vapores correos quedaron retenidos una vez más y, de arribada forzosa, tuvo que entrar el vapor francés ***Ville de Bône***, que navegaba al mando de su capitán Mr. Thomas. Procedía de Marsella y se dirigía hacia Argel con 305 toneladas de carga general, portando sobre su cubierta 32 automóviles y varias cabezas de ganado caballar. Durante la noche y tras un recrudecimiento del temporal rompió sus amarras, teniendo que solicitar el auxilio del práctico mediante el accionamiento continuo de su tifón. Estuvo consignado a Hijo de Pons Martí.

Su desplazamiento era de 1.622 toneladas y medía 95,10 metros de eslora por 10,26 de manga. Había sido construido en los astilleros W. Richardson, de Newcastle (Inglaterra) y entrado en servicio en 1880. De casco de hierro, estaba propulsado por una máquina de vapor sistema Compound de 2 cilindros, una hélice y 2.200 caballos de potencia, capaz de conferirle una velocidad de crucero de 14,5 nudos. Era gemelo de los ***Isaac Pereire*** y ***Ville de Rome***, naufragados en las proximidades del puerto de Maó y, como ellos, pertenecía a la Compagnie Générale Trasatlantique. En el bienio 1889-1890 había sido sometido a una reforma completa y en 1900 le eran sustituidas las calderas por otras nuevas. Parece ser que en 1916, también había salido indemne del ataque de un submarino. En 1931 era desguazado en las instalaciones de los señores Marí y Landino de *Calafiguera*.

Tampoco le iría muy bien al vapor ***Monte Toro*** en su viaje de Maó a Barcelona. A unas 35 millas al N de la Isla empezó a encontrar mar arbolada que capeó como pudo hasta lograr culminar el viaje pasadas las cuatro de la tarde, invirtiendo nada menos que veintidós horas en la travesía. A pesar de todo y afortunadamente no hubieron averías, ni tampoco tuvieron que lamentar desgracia personal alguna.

> 1.36 *MALAKOFF*

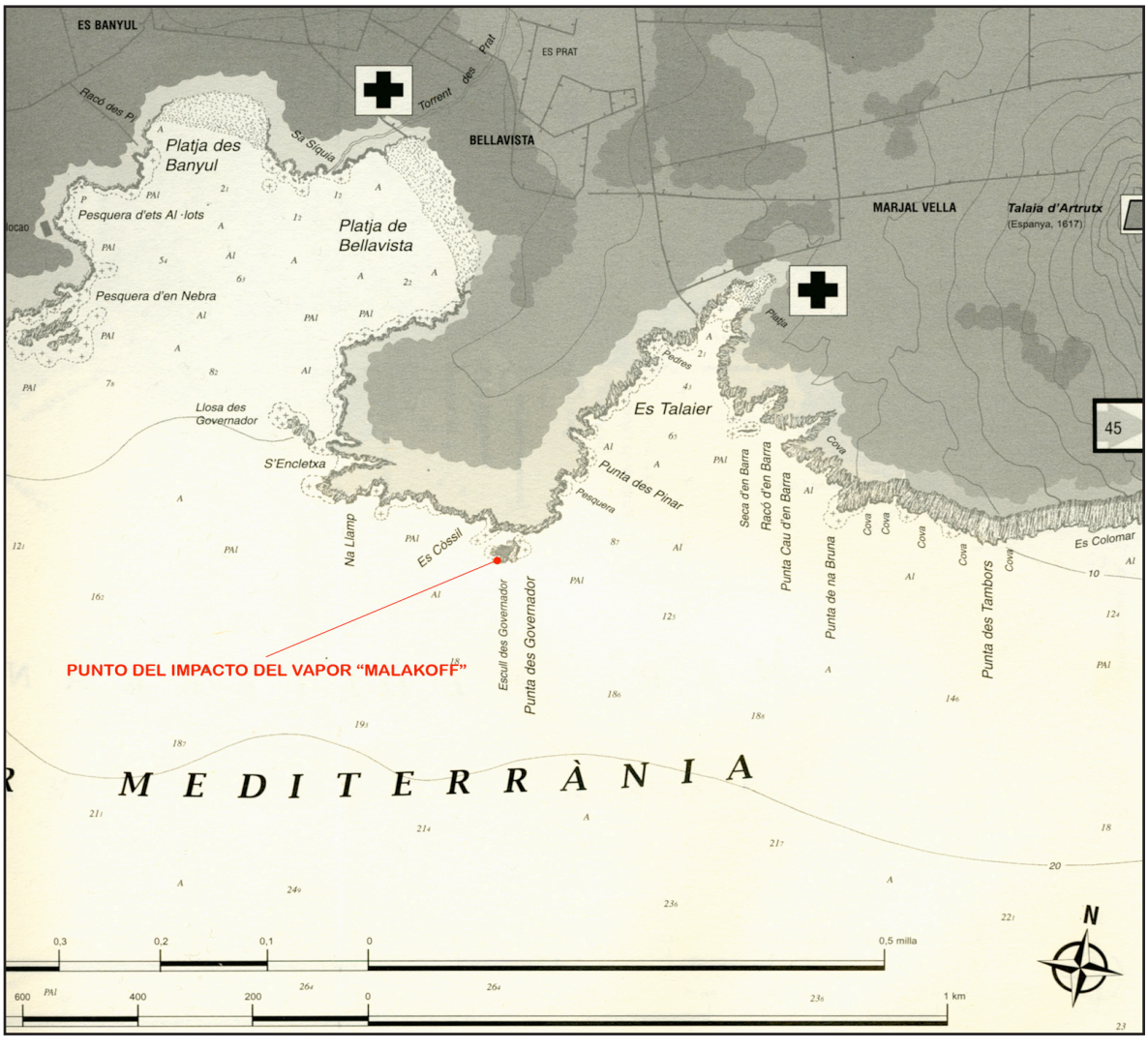


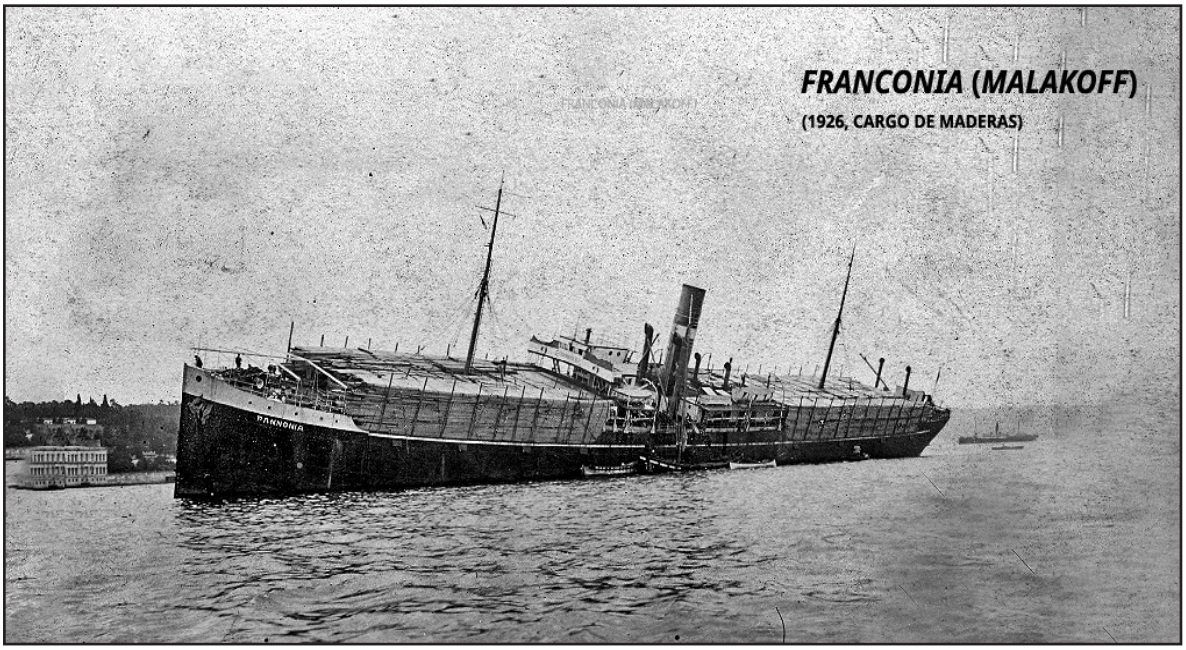
El 2 de enero de 1929 ocurría un trágico accidente marítimo frente a las costas del extremo SW de la isla de Menorca. Fue un siniestro con desenlace muy rápido, en el que el vapor mercante de bandera francesa ***Malakoff*** se hundía en muy pocos minutos llevándose

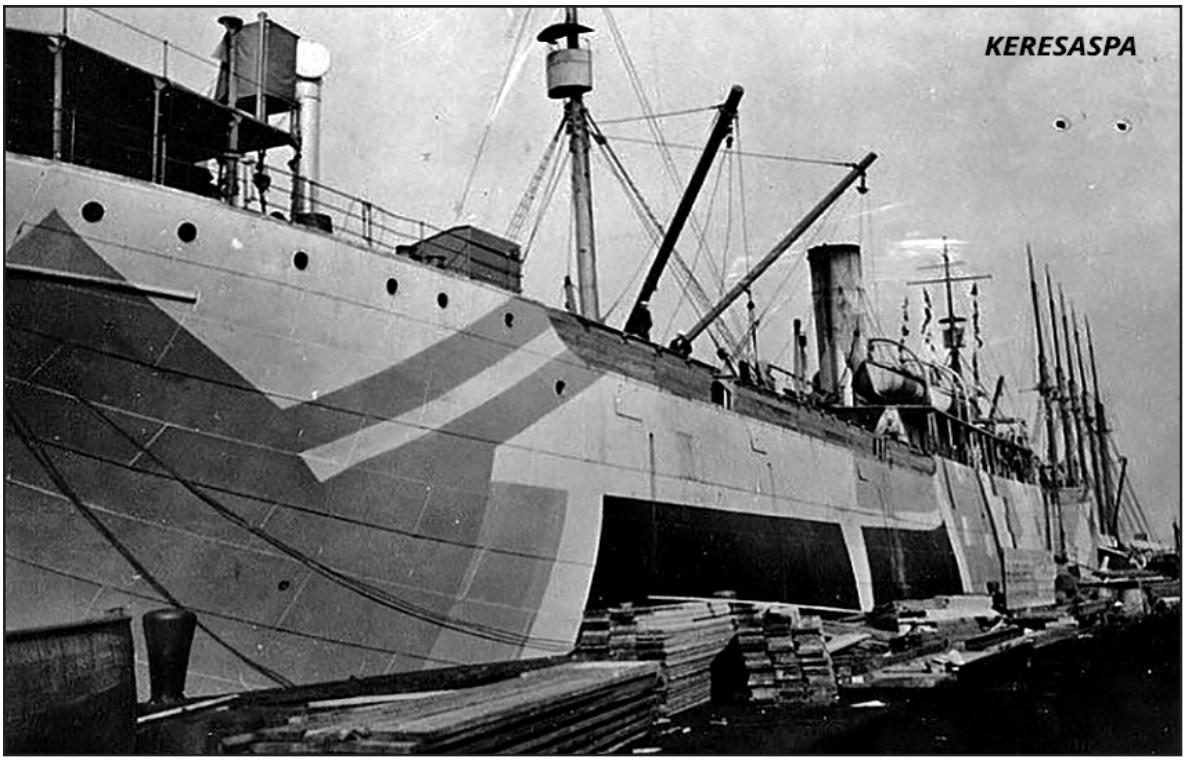
consigo a la mayoría de sus tripulantes. El barco, un carguero de 7.000 toneladas de desplazamiento, de la matrícula de Rouen y perteneciente a la Societé Auxiliaire des Chargeurs Français, navegaba desde el puerto norteafricano de Argel hacia el de Marsella, tras haber dejado atrás el Estrecho de Gibraltar, rozando la costa W de Menorca a la que debía dejar por su estribor.

Según se escribió en los medios de comunicación de la época, cuando ocurrió el trágico siniestro, el vapor procedía de las islas de Madagascar y Reunión y tras cruzar el Canal de Suez, había realizado una escala en Argel antes de continuar ruta hasta Marsella. Según los datos que obran en poder de la Lloyd's Register Building, de Londres, obtenidos por el investigador y submarinista Francis Abbott, el buque había zarpado del puerto belga de Antwerp, con destino a Madagascar y Reunión, en el Índico, cargado de cemento, acero, maquinaria para la construcción, porcelana, azulejos y el yate que se supone propiedad del propietario que jugaría una baza importante en el salvamento de algunos de los pocos supervivientes de aquella catástrofe. El barco cruzó el Estrecho de Gibraltar con rumbo al Mar Rojo atravesando el Canal de Suez, rumbo que difiere al manifestado por los supervivientes en su momento. Por ello, hoy en día continúa sin saberse a ciencia cierta el por qué del desvío en la derrota para acercarse a la costa de Menorca. Una suposición sería la orden de tomar alguna partida de carga en el puerto de Marsella.

Aquella noche del 2 al 3 de enero se describió como cerrada y extremadamente brumosa, típica de invierno, estando la visibilidad reducida al mínimo debido a la intensa niebla. En estas circunstancias parece ser que, o el timonel perdió el rumbo, o el Oficial de guardia en esos momentos en el puente de gobierno del buque le debió dar equivocado el que debía de seguir con la fatalidad de poner proa contra el accidente denominado *Escull d'es Governador*, situado más a babor del través de la *Talaia d'Artrutx*, que se encuentra en el margen W de cala *en Turqueta*, término municipal de Ciutadella, en su costa sur. Ello ocurría a poco más de las once de la noche.







Varios tripulantes habrían logrado agarrarse a un bote salvavidas y se estaban manteniendo en la superficie de las frías aguas desde hacía casi una hora agarrados a la quilla del mismo, puesto que se encontraba volcado y bajo el mismo se hallaban otros supervivientes, intentando ayudar al llamado August Teti. Sobre las dos de la madrugada se agarraron también desesperadamente a otro bote que apenas flotaba por estar totalmente lleno de agua. En estas condiciones, y viendo el resplandor del faro y la proximidad de la costa, comenzaron a gritar desesperadamente en pos de conseguir auxilio. Los torreros del *Far d'Artrutx*, que se encontraban en el interior del edificio, creyeron oír algo; incluso se asomaron movidos por la curiosidad, pero no vieron nada, cuando serían más o menos las cinco y media de la mañana.

Al seguir escuchando gritos, volvieron a salir al exterior de la instalación detectando esta vez la presencia del bote y sus ocupantes, los cuales se encontraban terriblemente extenuados, luchando con las olas. Inmediatamente localizaron un cabo y se lo lanzaron y con serias dificultades lograron ayudarlos a alcanzar tierra firme. Uno de los dos funcionarios,

apellidado Clar, acudió inmediatamente a dar parte a las autoridades locales, desplazándose a pie hasta el predio *Son Olivar*, continuando desde allí sobre un carruaje acompañado por el *l'amo* de la finca hasta la población de Ciutadella. Una vez enterados del terrible suceso, tanto el ayudante de Marina como el agente consular francés, don José Mir, acudieron al lugar de los hechos sin pérdida de tiempo, portando consigo este último a la zona mantas, ropa seca, medicinas, alpargatas y otros géneros, así como diverso material sanitario que había logrado reunir. También se unieron a los mencionados para ayudar en lo necesario los civiles voluntarios Antonio Sancho, Gabriel Mercadal, Eugenio Mas, Rafael Florit y otros.

Llegados al lugar de los hechos, el grupo de voluntarios varaba el bote salvavidas en lugar seguro. Entre los supervivientes se encontraba el primer oficial del barco siniestrado el cual no podía precisar el punto exacto de la costa menorquina en el cual se había producido el impacto puesto que el bote a bordo del cual habían logrado salvar sus vidas había sido arrastrado durante varias horas por la corriente en medio de una visibilidad prácticamente nula. Continuó manifestando que sus nombres eran Mr. Félix Priquer, primer oficial; Roger Derrienie, Henry Wolf, Francois Louis Bréton, Jean Ozier Lafontaine y August Teti, marineros (un alemán, tres franceses y dos africanos). Tras el accidente y subidos en el bote estuvieron durante mucho tiempo totalmente ateridos de frío yendo a la deriva zarandeados por el temporal que estaba establecido, que tanto los acercaba a tierra como volvía a apartarlos. En tales circunstancias, al notar que volvían a acercarse a tierra y observar el *Far d'Artrutx*, habían comenzado a gritar hasta lograr ser vistos y ayudados por los torreros.

Las versiones más fundamentadas sobre los motivos que condujeron al naufragio indican que el responsable de la rueda del timón en el momento del accidente confundió esta *Talaia d'Artrutx* con el *Far d'Artrutx*, equidistantes entre sí entre ambos unas cuatro millas. Por ello, al dejarla por estribor, contaban con doblar el *Cap d'Artrutx* y remontar hacia el N, algo que no sucedería, dándose de lleno contra el escollo aludido. Al comenzar a hundirse el barco, tanto sus 35 tripulantes como 2 mujeres, Mme. Quempers y Mme. Marette, esposas del capitán y del primer maquinista respectivamente, que llevaban como pasajeras a bordo, saltaron rápidamente sobre los dos botes de salvamento que habían logrado botarse al agua puesto que la rapidez con que se producía el hundimiento impedía hacer uso de la totalidad de los aparejos de salvamento con los que estaba equipado el vapor. Uno de los botes, el recuperado por los torreros y con seis tripulantes a bordo, había logrado mantenerse a flote tras haber zozobrado mientras que el otro, por el momento estaba desaparecido, desconociéndose cuántas personas podían encontrarse a bordo del mismo si es que se encontraba a flote. Una vez escuchadas tales explicaciones, los voluntarios se pusieron rápidamente a buscar el rastro de esta segunda embarcación sin que se lograra avistar o hallar nada en absoluto.

COMO *PANNONIA*

Para colaborar en el rescate zarpó del puerto de Ciutadella una embarcación del bou a la que se sumó el guardacostas ***Tetuán***, perteneciente a la Armada Española. Don Antonio Sancho ofreció a los náufragos las casas de su predio *Son Olivar* para que se hospedaran mientras duraran las operaciones de búsqueda de sus compañeros desaparecidos. También ofrecieron con este fin sus domicilios particulares los otros civiles pero el agente consular prefirió alojarlos todos juntos en una fonda de la ciudad. Algunos de los voluntarios reunidos opinaban entre sí que muy bien

el barco pudiera haberse estrellado con el denominado *Baix dets Espets* (o *Na Cap de Porc*, o *Seca des Vapor*, como también es conocido), aunque no sería así.

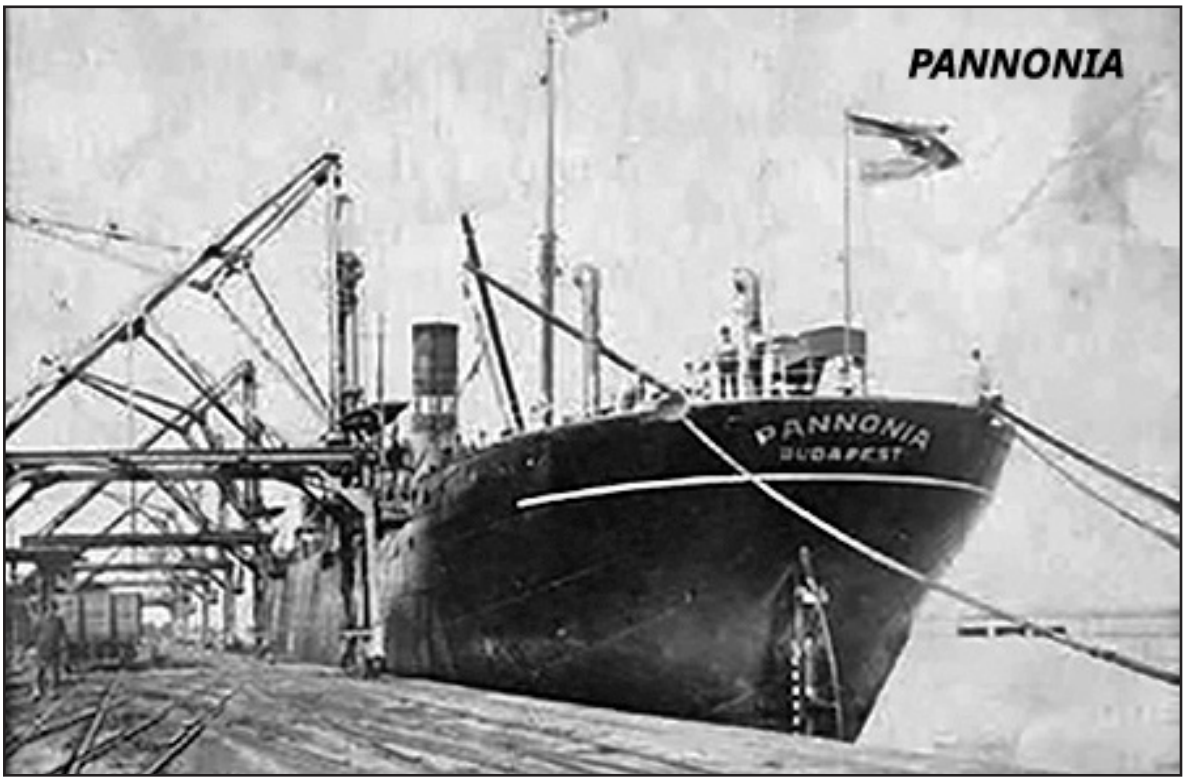
Esos días existía una visibilidad prácticamente nula por cuanto el tiempo era lluvioso y muy frío. A intervalos incluso había nevado. Con estas adversas condiciones, la búsqueda continuó durante toda la jornada siguiente sin lograr encontrar nada, ni del barco ni del bote salvavidas desaparecido o persona que pudiera pertenecer a la tripulación, hasta que por fin, a última hora ya de la tarde unos pescadores que tenían como apostadero de su barca cala *en Turqueta* informaban que desde la costa, a la distancia de una milla de la boca de dicha cala se podía observar una sombra que muy bien pudiera ser la silueta de un vapor hundido, aunque se continuaba sin rastro de los desaparecidos. En rueda de prensa el comandante de Marina de Menorca, don Luis de Garay, informaba a la mañana siguiente que continuaba sin aparecer ningún cadáver o tripulante con vida de entre los que estaban desaparecidos, con lo cual comenzaba a tomar cuerpo la propabilidad de que muy posiblemente sus cadáveres estuvieran atrapados dentro del vapor.

El guardacostas *Tetuán* había localizado también el barco e informaba que a unos 1.000 metros de la costa y a 30 metros de profundidad, se hallaba el barco a pique. Dos vapores franceses, de los que nadie daría razón ni tampoco ellos se identificarían, estuvieron patrullando por la zona en busca de posibles supervivientes, muy posiblemente alertados por la costera francesa Merseille Radio si es que desde el vapor pudo lanzarse algún SOS en petición de ayuda tras la formidable colisión sufrida. Más tarde, la embarcación del bou que participaba también en el rastreo localizaba el otro bote salvavidas y lo llevó a remolque al puerto de Ciutadella.

El comandante de Marina ordenó a los capitanes de los vapores correos ***Balear*** y ***Monte Toro*** que extremaran la vigilancia a su paso por la zona, por lo que el segundo varió su rumbo y efectuó la ruta a Barcelona por el sur de la Isla. La climatología había variado nuevamente y el cielo se encapotaba poco después haciendo presa de la Isla las bajas temperaturas.

En tierra habían continuado también las gestiones y una vez realizados todos los trámites, los seis supervivientes eran embarcados el día 6 en el vapor ***Ciudadela*** rumbo a Palma de Mallorca para su repatriación. No tardaba en conocerse la noticia de que el operador de guardia en la Estación Radiotelegráfica de la Base Naval de Sóller había recibido un mensaje del vapor ***Ville de Paris***, de la Compagnie Générale Trasatlantique que notificaba que en las proximidades de la *Illa de l'Aire* había recogido un bote salvavidas con otros tres supervivientes pertenecientes al vapor naufragado. Se trataba del segundo maquinista Mr. François le Belloch, de 51 años de edad; el fogonero Joseph Rideau, de 24 y el también fogonero Richard Legèndre, de 34.

Una noticia telegráfica apareció, entonces, en todos los medios de comunicación: el



viernes 11 de enero habían llegado a Marsella los tres supervivientes recuperados cerca de la *Illa de l'Aire* quienes habrían manifestado a preguntas de los medios de prensa, que cuando el ***Malakoff*** se estrelló contra las rocas el *Far d'Artrutx* éste se encontraba apagado. Al hundirse el vapor y tras haber logrado subir a bordo del bote salvavidas, éste había sido volcado por los remolinos que había generado la nave al hundirse, pasando un mal rato hasta lograr asirse a otro casco que flotaba, el del yate llamado ***Manoussa***, perteneciente al armador, que el ***Malakoff*** portaba estibado en su cubierta y que en el momento de acaecer el accidente fue liberado para ser utilizado también como salvavidas. A bordo de este pequeño barco subieron los tres náufragos, aunque había sido completamente desaparejado y desarbolado antes de ser estibado a bordo para su transporte. En el último momento se les había unido un malgache que formaba parte de la tripulación y que se apellidaba Manqua, y durante seis días, habían navegado a la deriva hasta ser recogidos por otro vapor francés, el ***Ville de Paris***, un buque mixto, de pasaje y carga. Continuaron manifestando que el barco se había hundido en muy pocos minutos y que su capitán y el jefe de los mecánicos habían permanecido siempre a bordo hundiéndose con él. Que durante los días en que estuvieron a la deriva y en los que nada podían hacer por causa del desmantelamiento de la embarcación, en principio se habían acercado a las costas españolas pero la corriente y los terribles golpes de mar, nuevamente, les habían arrastrado mar adentro hasta encontrarse en la derrota del ***Ville de Paris***. El segundo maquinista continuó relatando a los medios de prensa de su país los detalles de su accidentado viaje:

"*Pasó una noche y al día siguiente nos hallábamos a la vista de la costa, siempre vigilando el horizonte y no viendo ningún barco. El hambre y la sed nos atormentaban. Sobre todo la sed. ¡Y teniendo tanta agua! pues la teníamos hasta el nivel de nuestras propias rodillas. Así pasamos días y noches y era tanta ya nuestra debilidad, que apenas podíamos sostenernos; el malgache era el que se encontraba en peor situación. Se encontraba totalmente extenuado. Era tanta nuestra sed que decidimos beber agua de mar, pero fue una equivocación, puesto que la sed aumentó todavía mucho más. Llegamos a comer trozos de nuestros propios vestidos para calmar el hambre. Y en el horizonte continuábamos siguiendo sin ver ningún barco. Al cuarto día, una esperanza brilló en nuestro martirio al distinguir a lo lejos un velero pero a pesar de nuestros gritos y señales no nos vio y, descorazonados, contemplamos cómo iba desapareciendo en el horizonte. Más tarde apareció una tempestad y creíamos a cada momento que nuestra pequeña y frágil embarcación zozobraba y nuestras fuerzas se acababan por momentos. El pobre Manqua se estaba muriendo en la cubierta de popa y, de pronto, una sacudida lo tiró al mar. Yo le lancé un salvavidas pero no tuvo fuerzas para agarrarse y se fue al fondo desapareciendo para siempre. Pasamos otro día y otra noche; ¡Quedarán estos días grabados para siempre en mi memoria! Perdí el conocimiento al tiempo que Rideau señalaba la presencia de un vapor que se dirigía directamente hacia nuestra posición. Fue a bordo del* ***Ville de Paris*** *que volví a la vida...*".

La noticia, tan impactante como inverosímil del supuesto de que el faro estuviera apagado, cayó como una auténtica bomba en la Isla. Y más especialmente entre los hombres que habían arriesgado su vida para poder salvar a los seis tripulantes los cuales se habían deshecho en elogios a favor de sus salvadores. Quizá fuere por vergüenza a reconocer su error y haber chocado contra la costa y perder su barco o por un fallo humano al interpretar las cartas marinas y libros de faros, confundiendo el *Far d'Artrutx* con la *Talaia d'Artrutx*, situada varias millas más al E. Según se comentaba, las causas podían ser una mala orientación del oficial de guardia quien, o no vio el faro, o si lo vio lo tomó por otro de los existentes en la Isla tomando consecuentemente una ruta peligrosamente equivocada. Los técnicos suponían que al embestir el buque contra las rocas, el oficial ordenaría inmediatamente "*atrás toda*" tras parar y el buque, seriamente averiado por el fuerte encontronazo, se hundiría rápidamente motivado por su carga consistente en 4.353 toneladas de hierro, otros metales y cemento. Ello lo corroboraría el hecho de que tan sólo se salvaran 9 personas que serían los que se hallaban en aquellos momentos en cubierta o de guardia. Y como respuesta a una información tan negativa los torreros del faro remitieron un escrito a los medios de prensa que rezaba como sigue:

"*Con verdadero asombro nos enteramos por el servicio telegráfico de su número correspondiente al dia 12 del corriente mes de una noticia terriblemente acusadora para nosotros que por falsa e inexacta nos vemos obligados a protestar enérgicamente de lo que en ella se dice. Referímonos a lo del naufragio del vapor francés* ***Malakoff*** *debiendo hacer constar que no tan sólo lució el faro con su correspondiente característica durante toda la noche sin la más mínima interrupción, sino que lo hizo también como todas las noches con su más grande intensidad y*

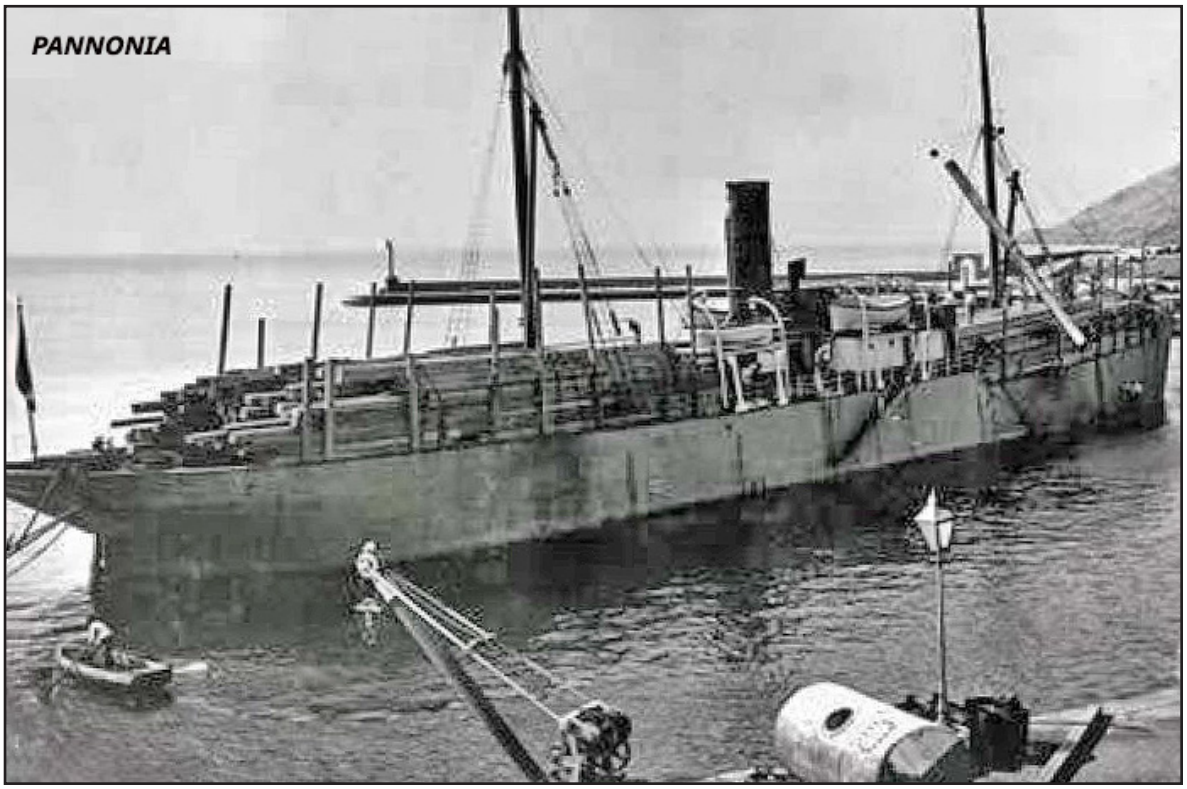
potencia lumínica. De no ver el faro por causa de la densa bruma y mucha cerrazón habida en la noche del naufragio y afirmar rotunda y categóricamente que dicho faro estaba apagado, no sabemos si debido a una mala interpretación de su corresponsal o si efectivamente a la declaración de alguno de los náufragos que probablemente ni estaría tan siquiera sobre la cubierta del buque a la hora del siniestro, va una diferencia tan grande para nosotros que en modo alguno podemos tolerar. Es tan ignorada por la sociedad nuestra humilde y humanitaria misión, es tan poco conocido nuestro servicio por las gentes que viven en las poblaciones tranquila y sosegadamente, rodeadas de comodidades, que un acto como el por nosotros realizado salvando a unos pocos náufragos del citado naufragio, acto que de haber sido realizado por persona de mayor representatividad social que la nuestra hubiera sido enaltecida en alto grado, no tan sólo se deja de alabar nuestro proceder sino que de forma cruel y sin más preámbulos ni informes se nos acusa tan equivocadamente. Contradictoria es en extremo la falsa y calumniante noticia telegráfica publicada en su diario, ante las declaraciones de los seis náufragos por nosotros salvados, entre ellos la más autorizada, la del primer oficial del buque naufragado, ésta sumamente verídica por ser una de las noches la del naufragio de menor visibilidad y transparencia de la atmósfera. Para no hacer interminable dicho asunto y demoler la falsa y poco favorable opinión que de nosotros pudiera formarse, rogamos se procure buena información que pueda anular lo tan inexactamente dicho en su servicio telegráfico. Dartruch, 13-1-1929. Gabriel Pons y Juan Clar".

La noticia a la que se refieren los dos torreros había trascendido a través de la prensa por todo el país y, entre ella, en el periódico local "La Voz de Menorca", que fue donde ambos pudieron leerla. A los pocos días aparecía la aclaración realizada en el mismo medio por el corresponsal de Barcelona, a la par que redactaba la siguiente justificación:

"Telegrafié la patraña que en Marsella virtieron varios supervivientes del vapor ***Malakoff*** *para que en Menorca se supiera que se falseaba la verdad, a pesar de los humanitarios servicios prestados por los faristas de Dartruch. Las grandes agencias de información Fabra y Havas transmitieron a todo el mundo una falsa versión del naufragio en la que atribuían al vapor francés el salvamento de los 6 náufragos..."*

El vapor francés al que se refiere es al ***Ville de Paris***, el cual había localizado únicamente a los otros 3 supervivientes. Una vez aparecida la aclaración, los dos torreros dirigieron otro escrito en el que apuntaban:

"El vapor ***Malakoff*** *naufragó por embestir contra un escollo muy próximo a la antigua torre de señales denominada de Artuiz (Artrutx), distante unas 4 millas aproximadamente hacia el E del Cap d'Artrutx, lugar éste del emplazamiento del faro que lleva su nombre, vulgarmente*



y mal denominado también de Artruix; vaya esta aclaración para desvirtuar la confusión a que pudieran haber dado origen los citados nombres y haber creído alguien naufragado el buque en el mismo basamento del faro...".

Poco antes de embarcar rumbo a Palma, el 1er. oficial del ***Malakoff*** había dirigido dos escritos al diario local de Ciutadella "El Iris" que desautorizaban totalmente las declaraciones realizadas por sus tres compañeros rescatados por el ***Ville de Paris*** a su llegada a Marsella:

*"En Ciudadela, el 6 de enero de 1929. Al Señor Agente Consular Francés. Los 6 supervivientes del **Malakoff** agradecen de todo corazón al Señor Cónsul de Francia en Ciudadela las muchas atenciones y paternales cuidados con que nos ha colmado en la dolorosa y triste circunstancia impuesta por el infortunio del mar. Felices somos en poder comprobar cuán amada es la Francia y como su glorioso pabellón cobija por todas partes a sus hijos esparcidos por el mundo.*

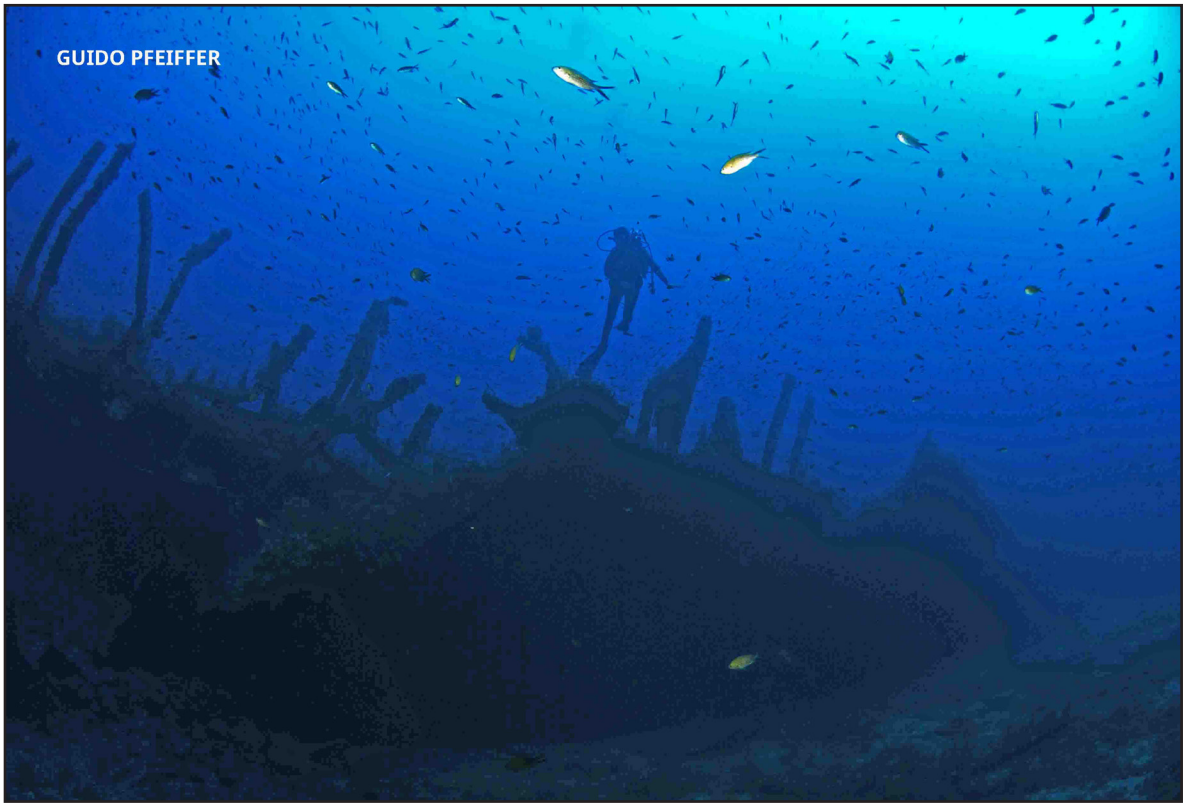
C'est l'ange de Dieu
dans le ciel bleu
son aile inmense
couvre avec fierté
l'Humanité.
Son nom est France
Ou charité.

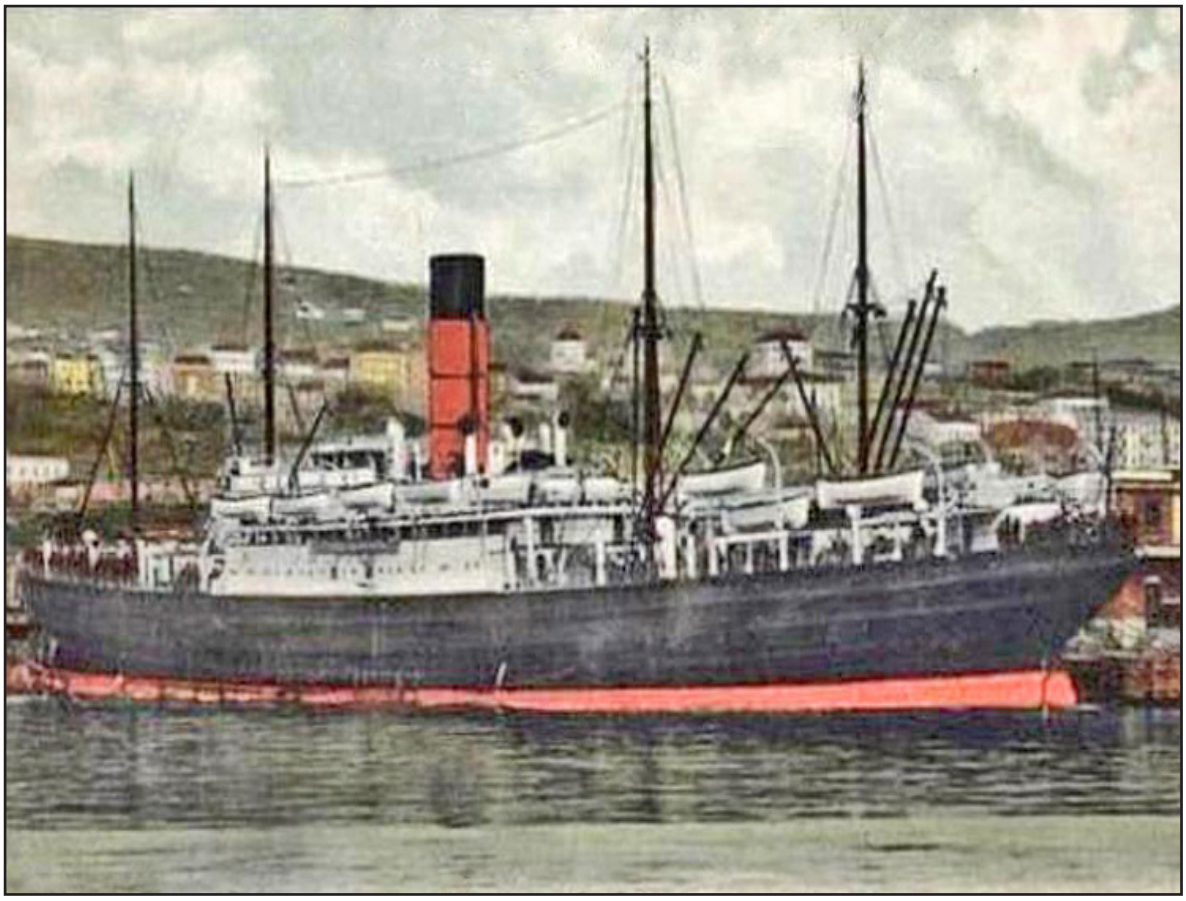
Por los 6 náufragos franceses. L. Priquer. 1er. Oficial"

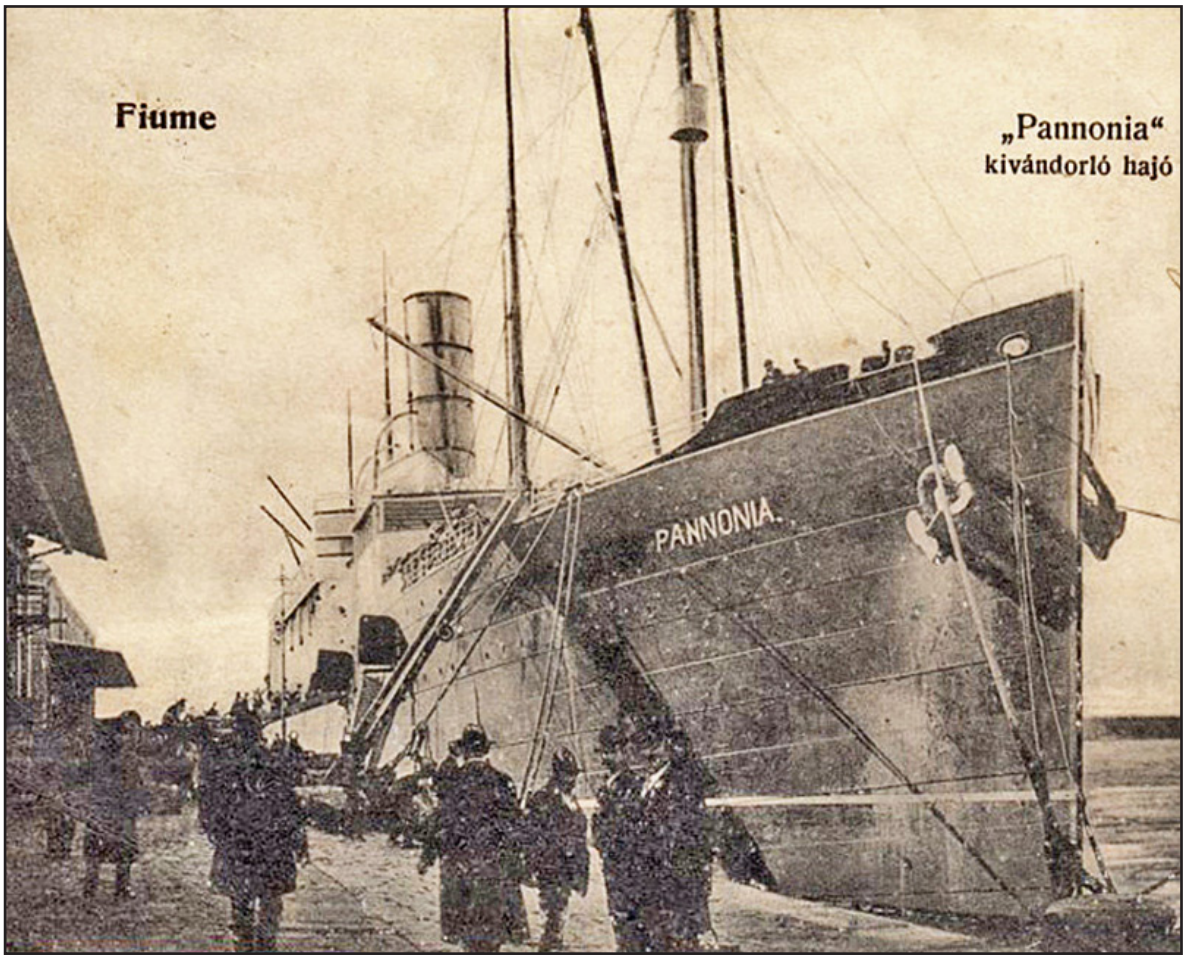
*"A la noble y hospitalaria población de Ciudadela. Antes de separarnos en nombre propio y en el de mis compañeros supervivientes del naufragio del vapor **Malakoff**, acaecido en la noche del 2 del actual, he de agradecer la hospitalaria y fraternal acogida que nos habéis dispensado. Es gracias a vosotros, nobles y bravos torreros de Artrutx que aún vivimos. Una vez más gracias en mi nombre y en el de la Marina Mercante francesa. ¡Viva España! ¡Viva Francia!. El 1er. Oficial, L. Priquer*".

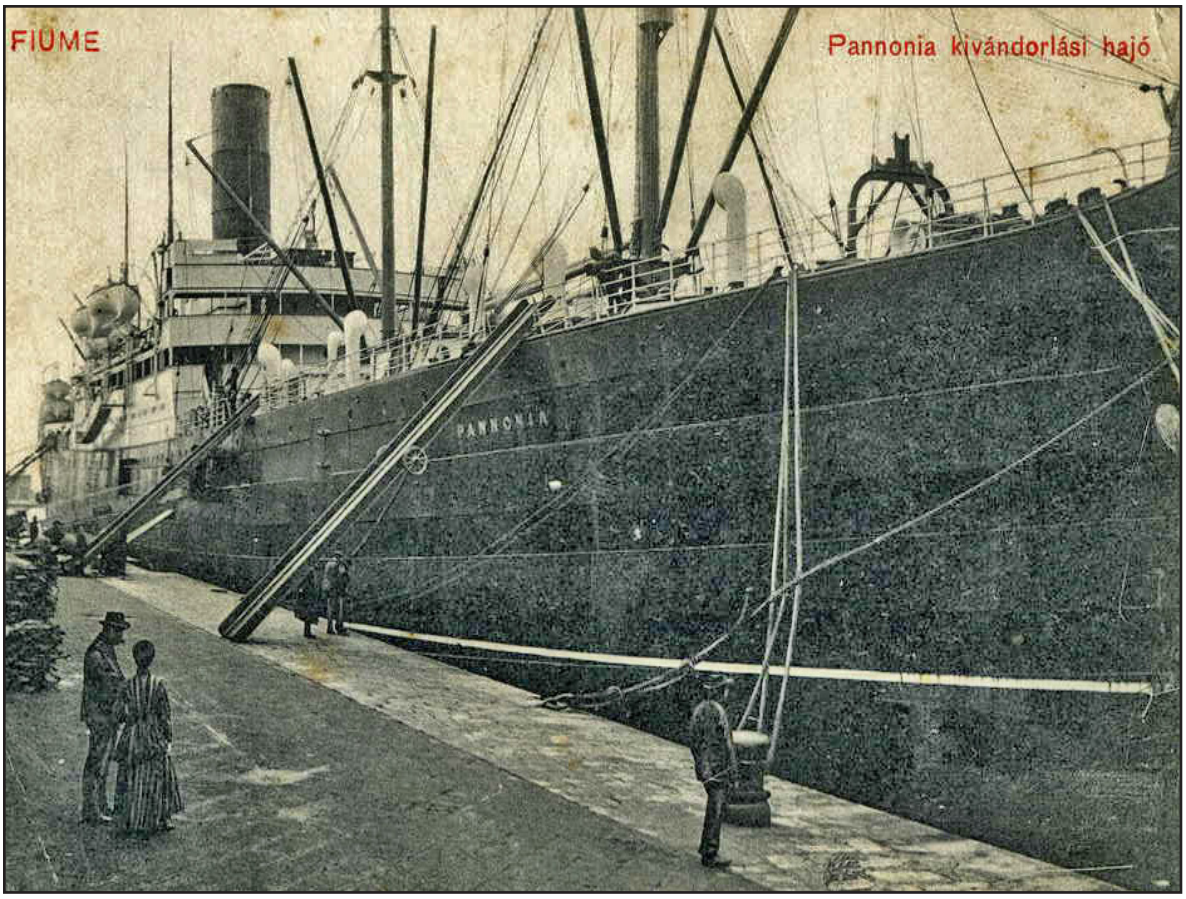
El capitán del vapor correo ***Monte Toro***, que una hora antes había pasado por el mismo lugar del siniestro, corraboraría la información referente a que el faro se encontraba luciendo normalmente. Incluso los seis supervivientes que fueron rescatados por los torreros declararon que habían bogado toda la noche para dirigirse a tierra tomando como referencia la luz del faro.

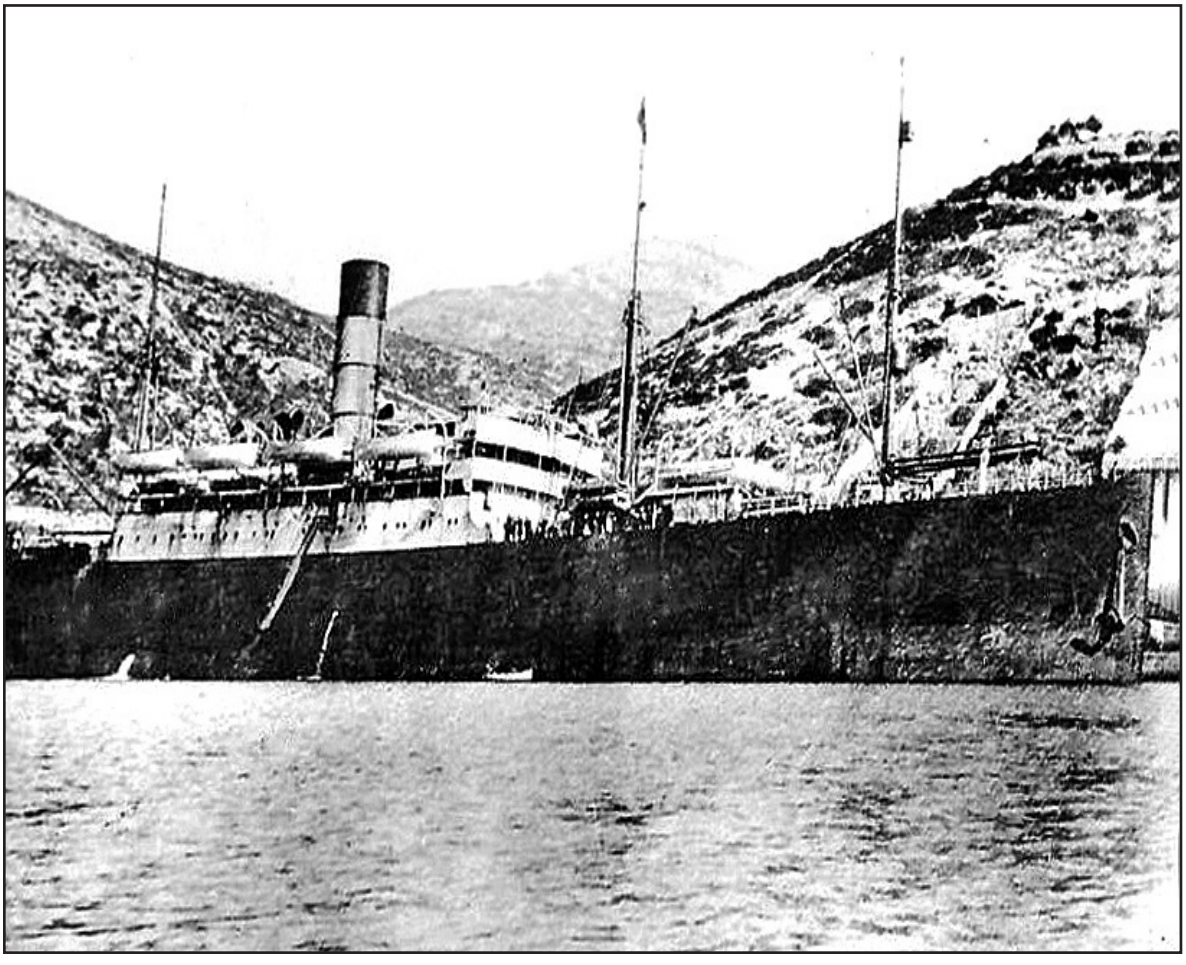
Pese a que el honor de los esforzados torreros quedó correctamente revindicado, no recibirían por su heroico y humanitario proceder ni el agradecimiento oficial de las autoridades francesas, ni tampoco las españolas supieron estar a la altura que merecía el comportamiento ejemplar de ambos funcionarios. Hay que añadir que uno de los torreros, don Gabriel Pons, al ir a ayudar a los náu-






Fiume
„Pannonia“
kivándorló hajó
PANNONIA


FIUME
Pannonia kivándorlási hajó
PANNONIA



fragos, al darle el cabo y antes de que pudiera hacerlo firme en una de las rocas, estuvo a punto de ir a parar al mar por la rapidez en que el otro, asustado, tiró del mismo para saltar a tierra.

El 3 de febrero fué hallado en las aguas de cala *Fustam* por miembros de las fuerzas de los Carabineros un cadáver que sería identificado como Louis Assineau, de Saint Michel. El día 14 del mismo mes, y en las *Platges de Binigaus*, aparecía otro que no podría ser identificado. Poco después, y en Cala Figuera (Mallorca), aparecían otros dos nuevos cadáveres que se atribuyeron al vapor siniestrado.

Por lo que respecta a la recuperación del barco, que se encuentra en la posición 39° 55,00' N y 03° 54,34' E, el 10 de octubre se subastaba el bote de salvamento utilizado por los seis náufragos, que medía 8,00 metros de eslora por 2,50 metros de manga. El 7 de noviembre se realizaría una segunda subasta. El 2 de julio de 1954 se iniciaron los trabajos de extracción de la nave por cuenta del industrial don José López, que continuarían hasta octubre de 1958. En la actualidad el pecio del barco continúa en el mismo punto en que se hundió, lógicamente muy deteriorado por el paso de los años. Un buzo de la Estación Naval que estuvo trabajando para la empresa que había ganado la subasta en el lugar intentando recuperar materiales del pecio sufrió un accidente y murió a consecuencia del mismo. Al parecer el tubo que le trasladaba el aire desde la superficie y el cordón de seguridad quedaron cortados por una de las planchas del vapor. Cuando se dieron cuenta en la superficie y bajaron inmediatamente para ayudarlo, nada pudieron hacer ya por su vida. El cuerpo inerte fue trasladado a tierra donde esperaban los familiares del finado.

Lo que queda del casco del vapor se encuentra recubierto por considerables restos de redes procedentes de los bous y arrastreros que faenaban por la zona; es objeto de visitas continuas por miembros de las escuelas de buceo de la zona, especialmente del lago de cala *en Bosc*, y es un serio peligro para aventureros solitarios que deseen visitarlo sin acompañamiento debido a esas mismas redes que se han constituido en una seria amenaza para su seguridad. Éste se encuentra sobre un fondo de arena completamente blanca que permite delimitar perfectamente la silueta del barco en cuanto el submarinista comienza a sumergirse. En su parte central sólamente posee las planchas del fondo y de los pantoques, puesto que las de los costados, puente de gobierno, máquinas y calderas, fueron en su día desgüazadas y recuperadas del todo.

El hecho de encontrarse sobre un fondo de arena completamente blanca permite delimitar rápida y perfectamente la silueta del barco, adrizado, al poco tiempo de sumergirse el submarinista. En su interior permanecen aún gran cantidad de baldosas, sacos de cemento solidificados, carbón de la máquina, aceros, etc. que transportaba en el momento del fatal accidente. El eje de la hélice,

así como el túnel se mantienen en bastante buen estado, aunque quizás lo más destacable sea la extraordinaria vida que se ha asentado en su interior, tanto vegetal como animal. Ascidias, nudibranquios, esponjas, gobios, tres colas, serranos, morenas, meros, congrios, barracudas, palometas, etc. y enormes cardúmenes de peces deambulan por doquier y, realmente, el pecio merecería recibir una seria y decidida protección, puesto que es el mejor arrecife artificial con vida existente en aguas de Menorca. Será ésta, por el momento, una meta a tener muy en cuenta por los responsables de la administración y de los diferentes centros de buceo, llamados a ser sus vigilantes naturales.

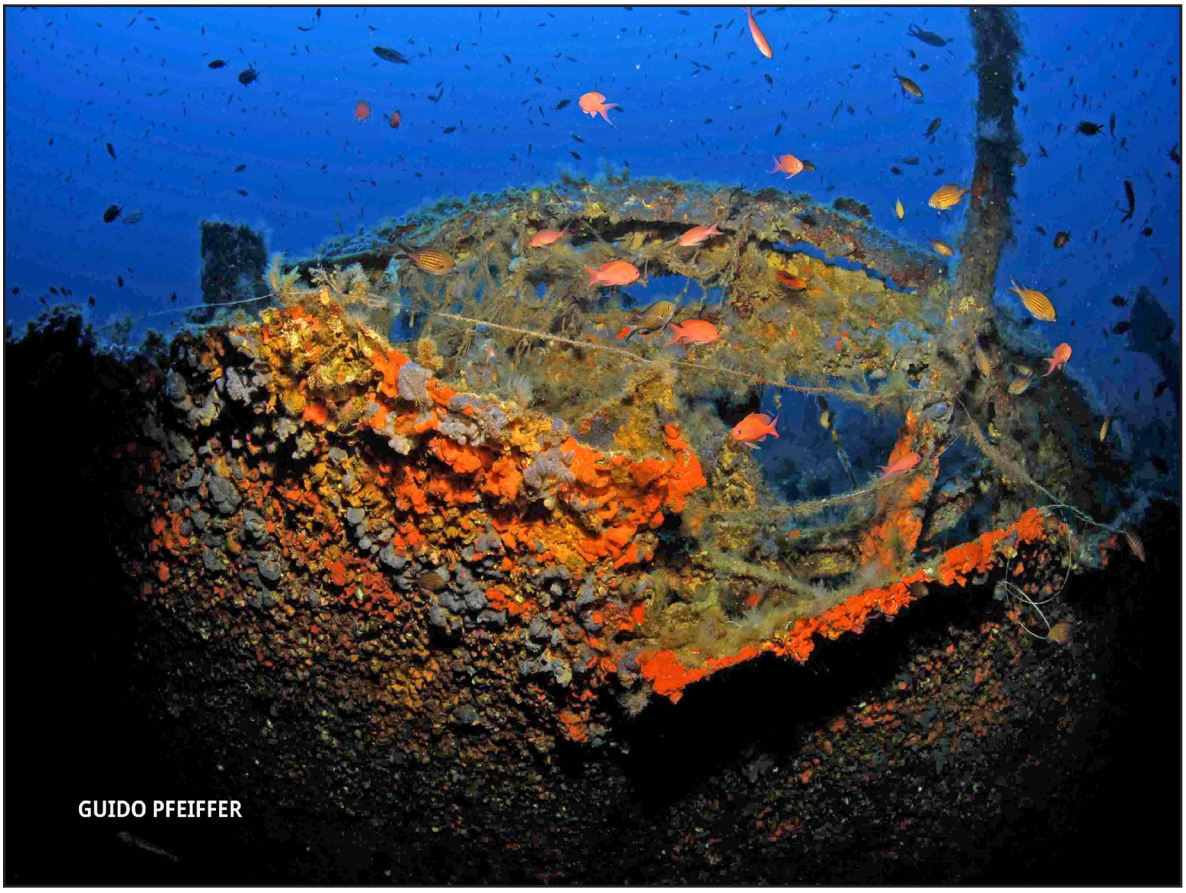
En el transcurso de los años en que navegaría el barco llegó a pertenecer a cuatro navieras diferentes, con el consiguiente cambio de denominación en cada etapa de su corta vida. Su construcción tuvo lugar en 1903 por la Northumberland Shipbuilding Company Ltd. de Newcastle (Inglaterra) para la Franconia Steam Ship Company Ltd. con bandera austro-húngara y sede en Trieste que lo bautizaría con el nombre de ***Franconia***. En 1914 era vendido a una naviera de Philadelphia (USA) que lo mantendría con el mismo nombre. En 1917 cambió de propietario y, con el nombre de ***Keresaspa*** pasó a ser propiedad de la Kerr Navigation Corp., con sede en New York (USA) y en el bienio 1918-1919 pasó a prestar servicio como transporte a la U.S.S. Navy. En 1921, continuando con el mismo nombre de ***Keresaspa*** navegó para la American Shipping & Commercial Navigation Corporation of New York (United American Line Ltd.) (EE.UU.) y ese mismo año, pasaba igualmente a ser propiedad de la Oceana Sea Navigation Company, con sede en Budapest (Hungría), cuya dirección lo rebautizaría como ***Pannonia***. Su último propietario fue la naviera francesa Societé Auxiliaire des Chargeurs Français, con sede en Rouen (Francia) bajo cuyo dominio el buque colisionó y se hundió rápidamente en la costa sur de Menorca. Esta última compañía lo había adquirido en 1927 y lo había sometido a una fuerte remodelación para destinarlo a las rutas entre Francia y sus colonias tropicales: Reunión, Martinica y Guadalupe, en las Antillas, y lo rebautizó como ***Malafoff***.

Si bien en la Lloyd's británica figura que en el momento del accidente navegaba desde Madagascar y Reunión y tras cruzar el Canal de Suez, había realizado una escala en Argel antes de continuar ruta hasta Marsella, otros medios oficiales sitúan el rumbo del viaje a la inversa, es decir, procedía de Madagascar y se dirigía hacia Antwer, con las lógicas escalas intermedias citadas.

Tomás de Salort, el submarinista *ciutadellenc* considera que, quizás, sea el ***Malakoff*** el pecio que tiene hoy por hoy una vida submarina más intensa. Impresionantes bancos de barracudas (*espets*), de servias y meros pueblan el mismo:

"*Servias inmensas, de unos cuarenta quilos de peso que te impiden en ocasiones des-*

GUIDO PFEIFFER



envolverte con naturalidad por el pecio. La vibración, las fuertes corrientes a su paso alocado entre aquellos hierros, te obligan a sujetarte la máscara con fuerza si no quieres que te salte y te quedes sin ella. Recuerdo que una vez estuvimos allí junto Günter, Heinz, otros amigos y yo. Nos llamó la atención porque había mucha sangre. La respuesta vino muy pronto al ver cómo varios tiburones estaban atacando a estas descomunales servias y, claro, cuanto más sangre había más enloquecían, y nosotros allí arriba observándolo todo. Al final decidimos no bajar. Volvimos a la mañana siguiente y descubrimos nadando entre los restos de la parte superior del pecio a una gran servia que tenía en su nuca un fuerte dentellada. ¡Y vaya dentellada! Se veía viva, pero medio aletargada, parecía incluso que indefensa".

A Tomás no se le ocurrió entonces otra cosa que intentar capturarla y llevársela a casa, utilizando para ello el cabo de fondeo de la embarcación al cual la amarrarían y, cuando viraran el ancla, subirían con ella a la servia. Se trataba de una excelente pieza pues debía de pesar sus buenos 45 quilos. "*Cuando la cogí por la cola con la idea de arrastrarla hasta el cabo del ancla, me pegó un coletazo que un poco más me parte la columna tal fue la fuerza del impacto de aquel movimiento. Resultó una auténtica aventura pero, finalmente, conseguí amarrar el pez al cabo*". Günter considera poco interesante el ***Malakoff*** como pecio dado el estado que actualmente presenta; a él le gusta y atrae más el ***Francisquita*** (1.48 de esta misma Parte Primera). Recuerdan ambos haber extraído del primero diversa porcelana (piezas de vajilla) e incluso botellas de champagne que descorcharon más de una vez cuando estuvieron arriba una vez finalizada la inmersión. De Salort recordaba que, cuando fue subastado el ***Malakoff*** en su día, el adjudicatario del mismo, un industrial apellidado López Freijomil, logró extraer de sus bodegas abundante cubertería y otros elementos de plata.

> 1.37 *GLAUCO*

Sobre las nueve de la mañana del 9 de enero de 1929 fondeaba en *Calafiguera* el vapor mercante de pabellón italiano ***Glauco***, que se había visto obligado a entrar de arribada forzosa. Procedía de Hamburgo y Corcubión, teniendo como destino el puerto italiano de Cagliari, en la isla de Cerdeña. El capitán, Sig. Jasari portaba una tripulación de 22 hombres.

Desplazaba 950 toneladas, era portador de un cargamento de guano y estaba matriculado en Catania. Fue recibido por el agente consular don Francisco Ponsetí, quien se encargó de solucionarle todos los trámites burocráticos.

> 1.38 *IOANNIS*

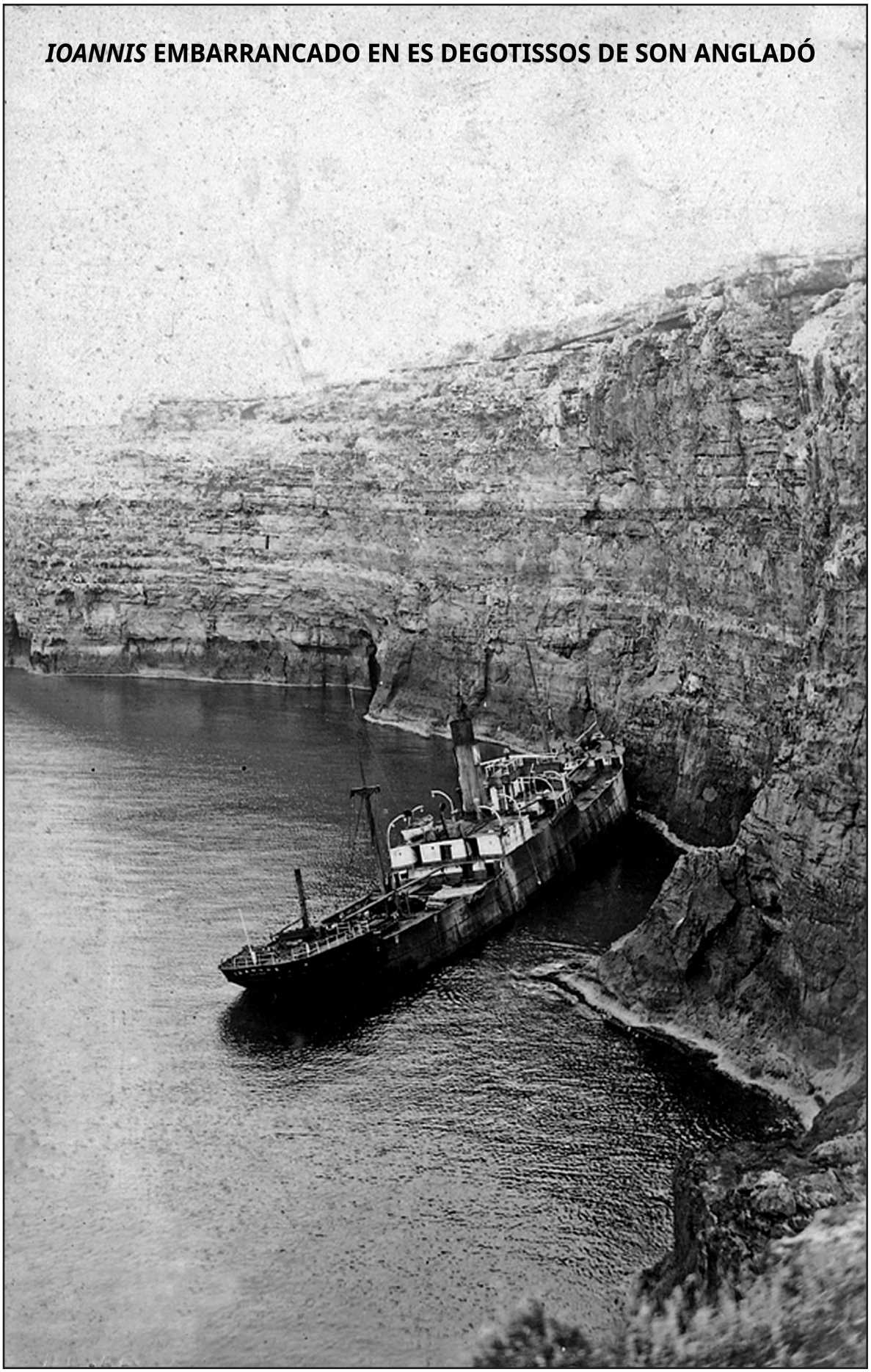
El 7 de abril de 1929 el comandante de Marina de Menorca recibía un mensaje telegráfico remitido por el vigía destinado en el *Semáforo de Bajolí* (término de Ciutadella) a través del ayudante de Marina de aquella población, el cual hacía referencia a la presencia a 3 millas escasas de distancia de la costa norte y más o menos en la vertical de *Punta Nati*, de un vapor, al parecer, sin gobierno. Horas más tarde recibía una confirmación de la noticia en que se daba el nombre de la nave, si bien mezclaban nombre y matrícula al ser tomados con unos prismáticos y que, con el lógico zarandeo motivado por las olas que arremetían contra el casco, se conseguían distinguir a duras penas. Como primera información se pasó el nombre de ***Ydanes Sabola*** (ya se especificaba en el cable que el nombre se había tomado algo confusamente) por ***Ioannis***, matrícula de "Savona". Por otro parte oficial recibido con posterioridad se supo que el barco descubierto iba en principio remolcado, siendo trasladado desde el puerto de origen, Gibraltar, hasta el italiano de Savona. El hecho es que el barco se encontraba sólo, no se observaba la presencia de su remolcador, e iba arrastrado por el fuerte oleaje a la deriva. Y más concretamente, hacia el acantilado. Más adelante, y siempre con nuevos mensajes que ampliaban las informaciones anteriores, se sabría que durante el viaje y a causa de las malas condiciones meteorológicas había faltado el cable del remolque, quedando el vapor al pairo y a merced de las olas. Sin embargo, la información más preocupante y que llegaría poco después sería que a bordo del mismo se encontraban cinco hombres, los cuales habían tenido como misión alternar la guardia y manejar el timón ayudando así al buen gobierno del tren de remolque evitando el consiguiente borneo.

La noticias se iban aclarando a medida que pasaban las horas: La importante firma Vivaldi, de Savona (Italia), había adquirido el vapor de 8.000 toneladas de desplazamiento llamado ***Ioannis***, de nacionalidad griega, para proceder a su desguace. El barco había estado hasta entonces amarrado en el puerto de Gibraltar. Para realizar el remolque se había contratado al vapor ***Ganda***, de 3.000 toneladas, el cual debía conducirlo hasta el puerto italiano de Savona. Una vez realizados todos los trámites, ambos buques habían zarpado con el personal contratado a bordo del barco destinado a desguace, que navegaba ya bajo pabellón italiano. Todo se iba desarrollandoiba correctamente, tal y como se había programado cuando, al llegar al área de influencia del Golfo de León, en plena noche y situados a unas 60 millas al norte de Menorca, se estableció un durísimo temporal de NW (*mestral*), en cuyo transcurso faltó en un momento dado el cable que unía ambos buques. A partir de ese momento el barco averiado quedó a merced del temporal y sin posibilidad de que los tripulantes del ***Ganda*** pudieran reponer un nuevo calabrote debido al estado de la mar y a las nulas condiciones de visibilidad. Su capitán, tras conectar por radio en Onda Media con la estación costera, comunicaba la increíble decisión de que se veía precisado a dejar la deriva al ***Ioannis*** con sus cinco tripulantes a bordo y a su suerte, los cuales se consideraron irremisiblemente perdidos en medio de la oscuridad y sin poder saber el destino que les deparaban la corriente, las olas y los fuertes embates del viento, aún a pesar de estar divisando los faros de la costa menorquina.

Mucho extrañó en su momento el hecho de que el barco quedara abandonado por su remolcador y que éste no se quedara vigilando en sus inmediaciones para poder intervenir cuando comenzara a clarear, sabiendo que a bordo habían quedado los cinco hombres. Estos, italianos todos ellos, eran Piero Pasquale, que ostentaba el mando como piloto, y Edoardo Collino, Francesco Migliore, Alberto Giacaba y Giuseppe Brinole, que iban enrolados como marineros. Habían llegado a Portugal, procedentes de Italia, por mar y una vez desembarcados, se habían trasladado por tierra a Gibraltar para hacerse cargo del vapor.

Como se hubiera partido el cable de unión y observaran que la violencia de las olas les iba a arrojar irremisiblemente contra las rocas de la costa, decidieron soltar rápidamente las dos anclas cuando se encontraban, más o menos, a una milla al NW de *Punta Nati*. Eran ya entonces las diez y media de la mañana. Garrearía en principio el buque empujado por el huracanado NW que estaba arreciando desde la pasada noche, hasta parecer hacer nuevamente presa al través de dicha punta. Pero a la vista de que el barco volvía a garrear, y a pesar del pésimo estado en que se encontraba en esos momentos la mar, los cinco marineros decidieron aventurarse arriando uno de

IOANNIS EMBARRANCADO EN ES DEGOTISSOS DE SON ANGLADÓ



los botes de salvamento para intentar ganar la costa que tenían delante por el punto que resultara más accesible y factible. Así lo hicieron y embarcaron con grandes dificultades a bordo de la pequeña embarcación. En medio de aquel temporal, el bote se hacía prácticamente ingobernable, hasta el punto de que, en algunos momentos, llegaran a dudar muy seriamente de la posibilidad de que pudieran alcanzar su objetivo. Sin embargo la fortuna se habría aliado con ellos, siendo ya las doce y media cuando llegaban a tierra, en donde tras luchar denodadamente contra el reflujo que les impedía acercarse a la costa lograban desembarcar. Un grupo de hombres habían visto las dificultades que estaban pasando aquellos marineros y se aprestaron a auxiliarles rápidamente. Estos eran los pescadores aficionados de Ciutadella Antonio Camps, Bartolomé Pons, Rafael Hernández, Pedro Moncadas y Cristóbal Llorens, que les acogieron generosamente ofreciéndoles también bebidas calientes y alimentos, para trasladarles seguidamente hasta la población con el fin de que pudieran dar cuenta ante las autoridades competentes de todo lo sucedido, para cuyo entendimiento necesitaron las ayuda del señor Novella, que dominaba el idioma perfectamente.

Pero volviendo al revuelo que había causado la presencia del barco a la deriva y una vez identificado, se comunicó la situación al agente consular italiano, don Francisco Ponsetí Vinent, el cual marchó rápido a Ciutadella para averiguar lo ocurrido y poner en marcha los trámites para actuar en consecuencia y organizar el salvamento del barco. Por si era necesaria su atención, la Comandancia de Marina había puesto en alerta a los vapores correos ***Mahón*** y ***Ciudadela***, que se encontraban en puerto y con sus calderas a presión prestos a salir en el momento de recibir órdenes en ese sentido. Mientras, los marineros italianos, tras explicar a las autoridades locales lo ocurrido y las condiciones en que habían dejado al barco, realizaron todos los trámites en presencia del agente consular, para seguidamente y de común acuerdo embarcar todos en una barca del bou del puerto de Ciutadella para dirigirse al lugar en que se suponía encontrarían al ***Ioannis*** con el objeto de estudiar su posible recuperación. A bordo del bou viajaban, además de los marineros, el ayudante de Marina señor Morán y el agente consular. Al llegar pudieron comprobar que el barco ya se hallaba fuertemente embarrancado contra el acantilado, lo que había sucedido sobre las dos de la tarde según informarían varios testigos presenciales. El punto donde se había producido el impacto es conocido como *es Degotissos de Son Angladó*, y ello ocurrió al haber partido una de las cadenas de las anclas y tras

quedar solamente con una, haber vuelto a garrear. Una vez observada la situación del mismo, se dio por imposible su reflotamiento de las rocas en las cuales se hallaba literalmente incrustado, si bien no estaba sumergido aunque sí fuertemente inundado, signo inequívoco de que se le habían abierto una o varias vías de agua tras empotrarse contra los escollos.

Vista la situación creada, la presencia de los italianos ya no se consideró necesaria, por lo que el agente consular les resolvió los trámites de repatriación y el 11 de abril partían hacia Barcelona en el vapor ***Monte Toro***. La prensa citaba la partida:

"Los marinos italianos se llevan consigo una colección de fotografías del ***Ioannis*** posado sobre los peñascos y besando con la proa, con la caricia de la muerte, el acantilado que en aquel punto es altísimo y majestuoso, como si desafiaran impávidos los terribles embates de la mar..."

En su momento se especuló con el comentario de que, debido a la fuerte corriente existente en aquellos momentos que impedía a los náufragos ganar la costa, uno de ellos, preso de una fuerte depresión, intentó suicidarse con su propia navaja, algo que impedirían sus otros compañeros. También se dijo que la esposa de otro de ellos dio a luz una niña en su país, Italia, coincidiendo el día del alumbramiento con el mismo día del siniestro del buque, por lo que le sería impuesto a la pequeña como segundo nombre el de "Minorca".

Pero no terminaba con ello la odisea del viejo barco puesto que, pocos días después, entraba en el puerto de Ciutadella el remolcador de altura ***Albatros***, el cual desde su base en Génova había sido desplazado a Menorca por la compañía aseguradora del siniestrado con la intención de intentar reflotarlo, según contrato firmado con la casa Enrico Aut, de ese mismo puerto y que, tras conseguir reflotarlo, lo debía de remolcar hasta Italia. A partir de entonces, todas las mañanas y durante quince días, partía desde el puerto de Ciutadella hacia el punto del accidente a realizar trabajos de salvamento, regresando al anochecer. Se confirmaron opiniones anteriores y se dio definitivamente por descartada toda posibilidad de recuperación, sobre todo tras otros dos intensos temporales sufridos en la zona que le dejaron bastante malparado y que terminaron por hundirle definitivamente. El 1930 la casa Enrico Aut lo vendía al tratante de chatarras don Fidel Puente, de Valencia, quien estuvo dedicándose a extraer sus restos que serían vendidos como chatarra.

> 1.39 *MAHÓN*

El 10 de junio de 1929 corria rápidamente la voz de que el vapor ***Mahón***, de la flota de la Cía. Trasmediterránea, que se esperaba a la tarde vía Alcúdia procedente de Barcelona, había sufrido un accidente de navegación cuando se encontraba navegando en la bahía de Pollença. El rumor se había desatado merced a los telegramas que algunos de los pasajeros que se encontraban a bordo, habían remitido a sus familiares cuando fueron desembarcados en el puerto mallorquín. Parecía ser que a causa de una niebla persistente y bastante densa a causa de una ola de calor que se había emplazado en la zona durante esos días, había provocado que el vapor embarrancara en el Cap de Menorca, accidente geográfico situado en el extremo sur de la bahía. El barco pudo reflotarse por si mismo al poco tiempo pero, por prudencia, el capitán

señor Femenías había ordenado dejar caer el ancla como medida de seguridad mientras la tripulación reconocía la parte interior del casco en la zona del pie de roda. Tanto el pasaje, como la correspondencia y la mercancía perecedera fueron trasbordados al vapor ***Ciudadela*** quien lo conduciría hasta el puerto de su mismo nombre y desde allí, por carretera, hasta Maó. A raiz

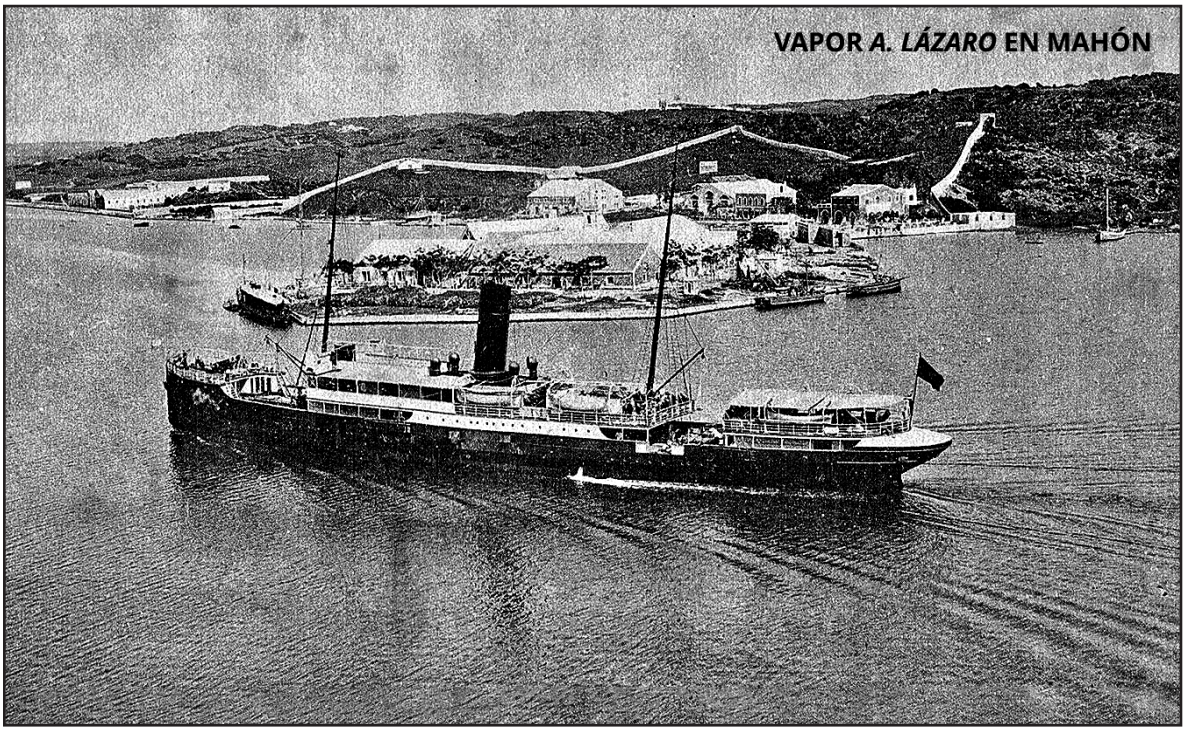
del accidente, uno de los maquinistas había resultado con quemaduras de segundo grado en las manos y rostro tras un escape de vapor de agua en uno de los conductos, así como uno de los fogoneros. El mismo capitán, señor Femenías, sufrió una dolorosa luxación de clavícula.

El barco había zarpado de Barcelona con 34 pasajeros, la mayoría con destino a Maó, regresando muchos de los pasajeros de visitar la Exposición Universal de Barcelona que se celebraba aquellos días. Conducía, además, 56 toneladas de carga general. Hasta entonces había estado navegando a plena marcha en navegación económica y el señor Femenías se había retirado a su camarote pero, cuando transcurrían las dos de la madrugada, fue despertado por uno de los tripulantes enviado por el oficial de guardia puesto que una pertinaz niebla había ido en aumento hasta restar prácticamente toda visibilidad. El capitán subió rápidamente al puente, momento en que muy débilmente, se podían percibir los destellos que efectuaba el faro de Formentor, ordenando moderar la marcha al tiempo que se accionaba intermitentemente el tifón para avisar por medio de señales acústicas su presencia a otros buques y embarcaciones que pudieran hallarse en la zona. En estas condiciones continuaron cruzando la bahía de Pollença hasta dar por supuesto que se hallaban ya en franquía de la costa cuando transcurrían las tres y media, momento en que al ir virando un violento estremecimiento daba a entender que el barco había chocado con algo, quedando parado. Se había colisionado con la base del Cap de Menorca.

El golpe resultó muy violento provocando la consiguiente alarma entre el pasaje que se encontraba descansando tranquilamente en sus literas, saltando de éstas y subiendo precipitadamente a cubierta para enterarse de lo sucedido. Se había producido una fuerte abolladura en la zona del codaste que afortunadamente no produciría vía de agua y que, debido a las características del punto contra el cual se había producido el encontronazo, resultaría fácil volver a ponerlo nuevamente a flote. Se averió una de las válvulas principales de la máquina quedando fuera de servicio. También se fue el alumbrado al pararse la dinamo, lo que lo dejó sin TSH. Debido a la oscuridad existentes a partir de ese momento, el señor Femenías tropezó y se cayó, produciéndose diversas heridas y contusiones, así como la luxación de la clavícula a pesar de lo cual no quiso ceder el mando ni perdió en un sólo momento la serenidad. Ordenó fueran botados al agua todos los botes salvavidas actuando siempre de acuerdo con los contenidos de la legislación sobre seguridad marítima y, en estas condiciones, fue trasbordado todo el pasaje hasta el puerto de Alcúdia. Una vez en tierra se avisó al consignatario en ese puerto de la Compañía, los señores Oliver y Qués, quienes dispondrían la inmediata preparación del ***Ciudadela*** para que navegara con las primeras luces del alba hasta el vapor, se ayudara en lo posible para garantizar su seguridad a flote, remolcándolo para que fondeara en la bocana del puerto, así como recoger equipajes, correspondencia y mercancías perecederas para conducirlos hasta el puerto de Ciutadella. La labor del trasbordo de mercancías resultó un tanto complicado puesto que predominaba algo de marejadilla que resultaba molesta para llevar a cabo el trabajo, teniendo que utilizarse los botes salvavidas para garantizar el éxito ya que los barcos no podían ser abarloados en tales condiciones.

Sobre las doce del mediodía zarpaba el ***Ciudadela*** rumbo al puerto de su mismo nombre, contándose entre sus pasajeros al propio capitán señor Femenías, que estaba siendo atendido por el director de Sanidad Exterior del puerto de Maó, doctor Aristoy, que se encontraba causalmente esos días en Mallorca y que había acudido a prestar ayuda en cuando se enteró de lo sucedido. Tan pronto amarraron en Ciutadella, un automóvil dispuesto al efecto trasladó a los pasajeros hasta Maó. Con respecto a los dos maquinistas heridos, fueron ingresados en el hospital de Palma. Se supo que la avería del ***Mahón*** sería más importante de lo valorado en los primeros momentos pues se había advertido un ligero desplazamiento de las calderas, por lo que hizo suponer en un primer momento que tendría que ser llevado a remolque, o a Barcelona, o a Valencia, para ser reparado convenientemente y subido a dique para cambiar las planchas necesarias. La compañía armadora dispuso el alistamiento y salida inmediata de la motonave ***A. Lázaro*** desde el puerto de Barcelona rumbo a Alcúdia para que recogiera toda la carga del ***Mahón*** y quedara cubriendo provisionalmente la línea. Se esperaba que llegaría a Maó a la mañana siguiente y volvería a zarpar por la tarde con rumbo a Barcelona.

A las siete de la tarde del 11 llegaba el ***A. Lázaro*** a Maó, navegando al mando del capitán don José Sentís, conocido ya en este puerto por haber mandado con anterioridad el ***Monte Toro***. El trasbordo de la carga había resultado harto complicado y dificultoso ya que, a raíz de estar dominando una incómoda marejada, ambos barcos tampoco habían podido abarloarse, puesto que con ello y mediante sus plumas de carga el trabajo se habría realizado de forma mucho más fácil y rápidamente. Dadas las condiciones que presentaba la



mar se tuvo que echar mano de varios botes sobre los cuales se cargaba el material y, tras aproximarse a la otra unidad, era nuevamente recuperada e introducida en sus bodegas. La entrada en el puerto de Maó fue seguida curiosamente por numerosos transeúntes, ávidos de poder contemplar la moderna unidad que no defraudó, realizando una maniobra de atraque rápida y sin engorros al estar dotado con dos hélices. Una vez amarrado, el capitán Sentís permitió que el público pudiera visitarlo y de este modo contemplar las notables mejoras que se habían introducido en su confort aprovechando la estancia en dique mientras le sustituían la máquina de vapor por dos potentes motores diesel, lo que le permitía a su vez navegar con dos hélices, ofreciendo mayor seguridad y operatividad.

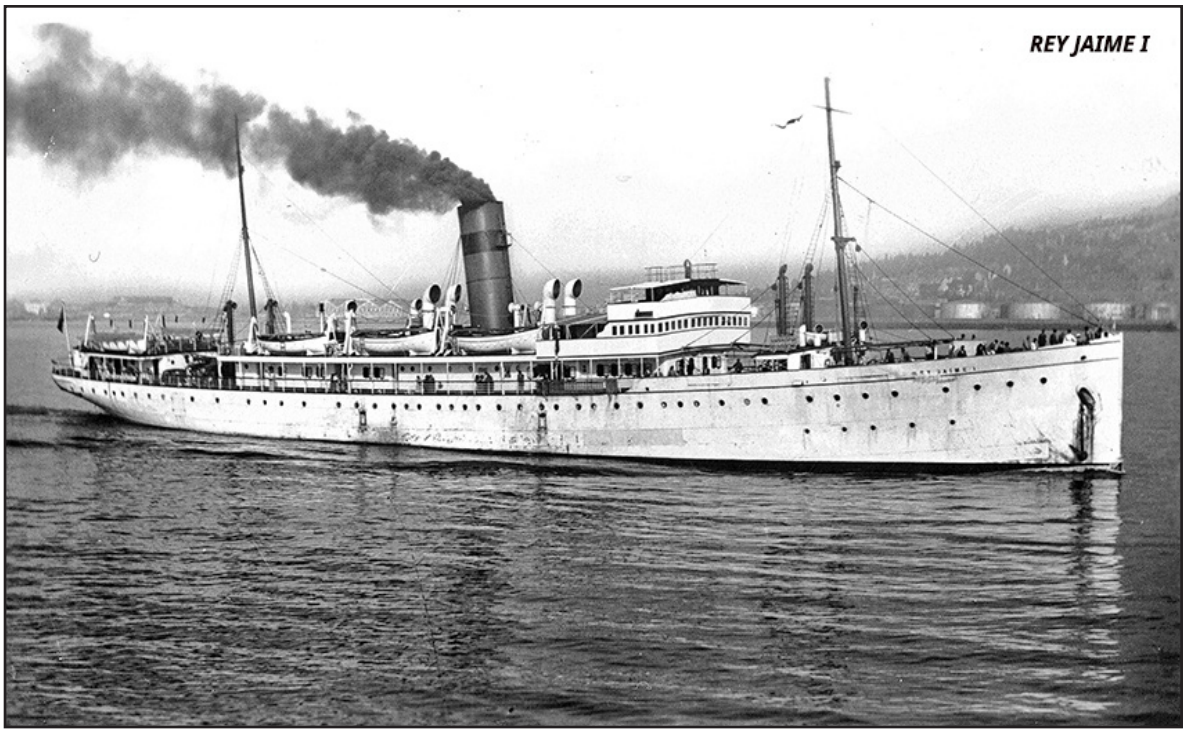
Volviendo al accidente del ***Mahón***, a bordo del buque se encontraba embarcado como Maquinista de primera, el mahonés don Martín Sintes Vives, a quien se deben las imágenes de los daños sufridos por el vapor en este percance. Sintes Vives había navegado anteriormente para las compañías de vapores mahonesas, pasando a la plantilla de la Trasmediterránea cuando ésta adquirió a las navieras locales. Su padre, Antonio Sintes Mascaró, fue también marino de profesión, teniendo a su cargo el pailebot de esta matrícula ***Estela***.

> 1.40 *OLIB*

El 2 de noviembre de 1929 entraba de arribada forzosa el vapor de pabellón yugoeslavo ***Olib***, el cual ostentaba en su popa matrícula de Dalmacia. Su capitán era Mr. Albert Randie y llevaba una tripulación de 18 hombres. Desplazaba 500 toneladas y procedía de Fiume (Italia), navegando con rumbo a Barcelona cuando fue sorprendido por un violento temporal, transportando un cargamento completo de madera. Cuando se decidió a buscar refugio en este puerto llevaba ya dieciocho días de mar. Como dato curioso, los estudiosos citan que se trataba del primer buque de pabellón yugoeslavo que recalaba en el puerto de Maó. Atracó de popa en el *Moll des Fonduco* tras dejar caer ambas anclas en la *Plana de Calafiguera*. Estuvo consignado por Hijo de Pons Martí.

> 1.41 *REY JAIME I*

El 19 de noviembre de 1929, en el momento de zarpar el vapor correo ***Rey Jaime I*** con rumbo a Barcelona, sufría un incidente al perder el ancla que tenía fondeada tras salírsele el pasador del grillete de ayuste que unía la cadena con el arganeo de la misma.



El capitán, señor Tonda, dio cuenta de ello al oficial de guardia de la Base Naval, rogando se hicieran las gestiones necesarias para que pudiera ser recuperada. Cuando el 21 volvía a puerto, el buzo del Arsenal de Marina, don Juan Cánovas, que se encontraba ya preparado, bajaba para recuperarla, consiguiendo unirla de nuevo a la cadena siendo virada a continuación. En dichos trabajos estuvieron colaborando también los obreros empleados en la colla portuaria de la Cía. Trasmediterránea.

> 1.42 *REY JAIME II*

Cuando el 23 de diciembre de 1929, cuando el vapor ***Rey Jaime II*** se encontraba navegando en demanda del puerto de Maó, al pasar el freu de la *Illa de l'Aire* sufrió una colisión al rozar con su codaste uno de los bajos allí existentes. Navegaba entonces bajo el mando de su capitán titular el mahonés don José Caldés. El accidente no sería sin embargo inconveniente para que continuara navegando y llegara y amarrara en el puerto de Maó.

Tras tener conocimiento de esta incidencia, el comandante de Marina ordenó su sustitución por motivos de seguridad. La Cía. Trasmediterránea ordenaba largar amarras al vapor ***Monte Toro***, el cual permanecía amarrado a órdenes para que cubriera momentáneamente la línea. Esa misma tarde el ***Rey Jaime II*** era sometido a reconocimiento por el buzo de la Estación Naval que dictaminaba que tenía agrietado el codaste tras haber cedido por causa del encontronazo con el bajo.

El técnico confirmó sin embargo que la avería sufrida no era vital si bien, por haber tocado el fondo en la restinga del *Cap de Llebeig* de la *Illa de l'Aire* y haber quebrado el codaste, como mínimo necesitaría de una reparación provisional.

Esa misma tarde se determinaba que zarpara rumbo a Barcelona al siguiente día 24, por sus propios medios, estando advertido el capitán del ***Monte Toro*** que debía de suspender su viaje a Barcelona a hora de itinerario puesto que muy posiblemente debería de convoyar al vapor accidentado hasta la Ciudad Condal. Pero toda esta programación se vendría abajo en primer lugar por haberse desatado un furioso temporal de tramontana que aconsejaba retardar la salida a que abonanzaran las condiciones meteorológicas adversas y porque, previamente, debería de salir fuera de puerto a realizar pruebas de máquina llevando a bordo el propio comandante de Marina don Luis de Garay y al delegado de la Cía. Trasmediterránea señor Taltavull, una vez practicada una reparación de fortuna que le permitiera poder navegar.

El 27 el ***Rey Jaime II*** estuvo navegando hora y media rumbo N para virar posteriormente en redondo a rumbo S, regresando nuevamente a puerto. La velocidad obtenida en pruebas fue

de 12,5 nudos. Tras el resultado satisfactorio de las mismas y de acuerdo con la compañía armadora, partía rumbo a Barcelona el día 28 a las ocho y media de la mañana tras haber esperado a que amainara el NW duro que había estado reinado esos días y encalmado la fuerte marejada rozando a mar gruesa que había encontrado al realizar las pruebas. Una vez en Barcelona quedaba amarrado.

El 21 de mayo de 1930 por fin subía a dique en para que le fuera sustituído el codaste averiado. Aprovechando la estancia en seco, la compañía decidió que se trabajara en la máquina y también se le realizara un severo recorrido al resto del casco, por lo que el tiempo de inactividad se vería notablemente ampliado. Se calculaba que una vez a flote sería repuesto en la línea de Maó y de esta forma podría sustituir a alguna de las unidades más veteranas. El 10 de junio siguiente era nuevamente botado al agua, tras lo cual salía de puerto para realizar pruebas de navegación, que resultaron totalmente satisfactorias. Habían transcurrido ya seis meses desde el fatídico día en que sufriera el encontronazo con el bajo de la *Illa de l'Aire* cuando se encontraba en ruta de Alcúdia a Maó.

> 1.43 *MONTE TORO*

En la tarde del 20 de febrero de 1930 suspendía su salida hacia Barcelona el vapor ***Monte Toro***. Hacía días que el tiempo había vuelto a recrudecer y las aguas menorquinas se encontraban fuertemente encrespadas. Durante la última travesía de Barcelona a Maó había capeado el durísimo temporal en cuyo trancurso, cuando transcurrían más o menos las dos de la madrugada, un fuerte golpe de mar le alcanzaba por el costado de babor con el resultado de dos vidrios rotos del primer puente y una puerta de madera reforzada de las utilizadas para cerrar el paso a cubierta, completamente arrancada. Todos los pasajeros que viajaban en cubierta fueron recogidos en el interior de las cámaras por motivos de seguridad y evitar posibles desgracias personales.

> 1.44 *VILLE DE BÔNE*

En la madrugada del miércoles 11 de marzo de 1930 entraba en el puerto de Maó fon-

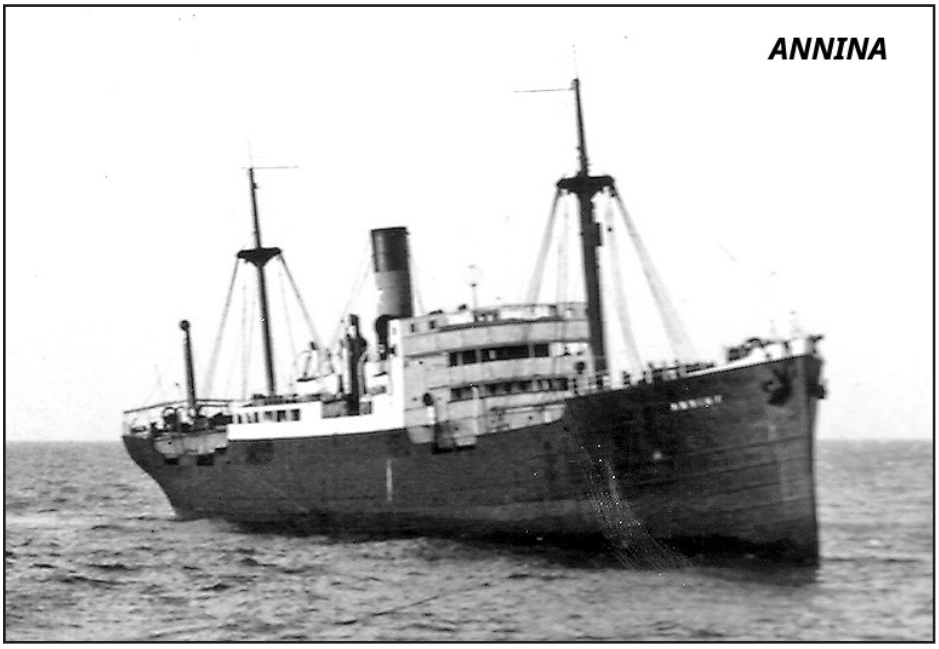
deando en *Calafiguera* el vapor de pabellón francés ***Ville de Bône***, de la Compagnie Générale Trasatlántique. El barco había entrado de arribada forzosa para resguardarse del fuerte temporal que hacía varios días estaba dominando en la zona. Procedía de Philippeville y se dirigía a Marsella con un transporte de cabezas de ganado caballar y lanar. Este buque ya había entrado en el puerto el 1° de noviembre de 1928 por causa de otro temporal. Dos horas después recibió la visita de la Autoridad Sanitaria de la cual obtendría la libre plática. Bajo las órdenes de su capitán Mr. Tuion, su tripulación estaba formada por 31 tripulantes y era portador asimismo de 6 pasajeros. Durante su internada forzosa en Maó sería nombrado para llevar su consignación el agente local Hijo de Pons Martí. Durante su estancia se aprovisionó de agua y víveres. El temporal causante de la arribada era de WNW y había levantado mar gruesa. Al anochecer había amainado para recrudecer violentamente a las diez de la noche, durando varios días. Por fin el 14 de marzo podía reanudar viaje rumbo a Marsella, a primera hora de la tarde.

> 1.45 *REY JAIME II*

El día 8 de diciembre de 1931 el ***Rey Jaime II*** zarpaba a hora de itinerario con rumbo a Barcelona. A medida que se iba separando de la costa el viento iría arreciando hasta formarse un fortísimo temporal. Iba al mando de su capitán el mahonés don José Caldés. El itinerario se realizaba al abrigo de la costa sur pero al llegar a las inmediaciones de Ciutadella la mar había aumentado hasta alcanzar el grado de arbolada, silbando el viento amenazante entre los aparejos de los palos y zaradeándose el barco en medio de una mar realmente imponente. El señor Caldés intentó lo imposible para poder continuar el viaje pero a la vista de la violencia de los embates de la mar decidía virar en redondo y dirigirse nuevamente hacia Maó para entrar de arribada y fondear sobre la una de la madrugada en la *Plana de Calafiguera*. Había zarpado a las siete de la tarde.

> 1.46 *ANNINA*

La historia del acaecimiento del ***Annina*** comenzaba cuando transcurrían aproximadamente las diez y media de la mañana del 16 de agosto de 1932 en que, como un auténtico reguero de pólvora, corría la noticia por las calles de la ciudad haciendo referencia a que un vapor de bandera italiana estaba pidiendo auxilio en alta mar al encontrarse en una situación comprometida por tener la sentina y parte de la sala de máquinas inundadas por agua. Y también en las oficinas de la agencia de aduanas de la Sra. Vda. de Federico J. Cardona se recibían los siguientes despachos:



"Mahón-Sóller radio día 16. Esperamos sus noticias para remolque vapor ***Annina****. Capitán"*.
"Palma 16 a las 11. Me informan vapor italiano ***Annina*** *dificultades 60 millas al E Menorca. Stop. Telegrafíeme detalles. Kerakadze"*.

El vapor ***Rey Jaime II*** había amarrado aquella mañana en el muelle de Maó procedente de Barcelona y el capitán

Caldés recibía sobre las diez y media de la mañana la visita a bordo del agente consular de Italia, el señor Ponsetí, que había acudido a mostrarle un radiograma en que el capitán del vapor ***Annina***, de pabellón italiano, solicitaba ayuda al estar averiado:

"*Mahón-Sóller. Radio vapor* ***Annina*** *a Cónsul de Italia. Pasado a 80 millas NE de Maó con las sentinas de la máquina llenas de agua esperamos remolque. Hágame el favor de telegrafiarme si es posible reparar ahí las bombas. Comandante*", preguntándole qué podía hacer él al respecto. El señor Caldés le contestó que, tratándose de un buque correo, sin orden del comandante de Marina, nada. El agente marchó entonces a la Comandancia. Por su parte, el señor Caldés hizo lo mismo, como era su costumbre, encontrándose reunidos al comandante con el agente consular que estaban ya comentando el tema. Además, en la Comandancia también se había recibido otro telegrama con procedencia de Barcelona que ofrecía más detalles al respecto y que sería mostrado por el comandante al señor Caldés:

"*Barcelona 16 a las 9. Tengo noticias de que el vapor* ***Annina*** *se halla en peligro a 50 millas al E de Menorca. Stop. Ha pedido remolcador a su armador pero hasta anoche no había llegado. Stop. Agradeceré disponga medios asistencia. Stop. También telegrafío Agente Consular Italia en ésa. Cónsul Italia*".

Una vez fueron realizadas las consultas del caso con el jefe de la Base Naval, se ordenaba alistar el ***Rey Jaime II*** para hacerse nuevamente a la mar a la mayor brevedad posible. En cuanto regresó a bordo del buque a su mando, el capitán Caldés daba las órdenes oportunas a la tripulación y, desde la parte anterior de la alta chimenea, no tardaba en brotar fuertemente el sonido del tifón que anunciaba el inminente comienzo de la maniobra. Eran las doce del mediodía del martes 16, los vientos reinantes del SW hacían irrespirable el ambiente y los operarios del puerto comenzaban a dejar caer las amarras. Seguidamente el vapor iniciaba el movimiento de retroceso para abandonar el muelle, virar el ancla y tras ponerse en franquía, partir a realizar el auxilio que se le había encomendado. Durante el ínterin, todos los demás tripulantes no afectos a la maniobra se habían situado en sus puestos. Minutos después quedaba en franquía y el capitán hacía sonar desde el puente de mando la alarma del telégrafo indicando el "avante poca". El buque, rota ya su inercia, enfilaba su proa hacia la bocana. Al propio tiempo que se deslizaba entre las boyas de fuera, 12 horas cuarenta y siete minutos del reloj, volvía a sonar la alarma del telégrafo con la orden de "Avante toda". Pronto se navegaba a 16 nudos a la hora con rumbo de aguja N 50° E ya que la única situación de la que se disponía era de 80 millas al NE de Maó. Con esta forma y con máquina forzada se iba navegando con mar gruesa del NE y E y viento flojo del mismo cuadrante. Por su parte, la TSH de la Base Naval de Maó, a la una de la tarde se ponía en comunicación con la del vapor ***Annina*** notificándole que a las doce se había hecho a la mar el vapor ***Rey Jaime II*** para prestarle el auxilio solicitado, dándole el accidentado la conformidad, requiriendo la Base Naval varias veces su situación exacta, algo en lo que tendría que insistir varias veces, lo que conseguiría cuando transcurrían las seis menos cuarto de la tarde. Tal situación era latitud 40° 52' N y longitud 5° 50' E, que situada en la carta, haría observar al capitán Caldés que se hallaban a unas 30 millas de la situación estimada, por lo que ordenó al timonel enmendar el rumbo de la aguja al N 82° E. Poco tiempo después de haber zarpado el correo lo hacía desde los muelles de la Base Naval el torpedero de la Armada española ***Nº 20***, al mando de su comandante don Angel Riva, el cual no llegaría a actuar en las operaciones de salvamento. Ambas salidas eran anunciadas también vía telegrama a los remitentes de los anteriores.

A las siete y cuarto de la tarde divisaban sobre el horizonte un buque que les pareció sería el que andaban buscando, por lo que hicieron proa hacia él. Sin embargo otra silueta aparecería junto a la primera. El vapor español se situaba a las ocho menos veinte junto a su costado, resultando ser, en efecto, el ***Annina***, de la matrícula de Livorno (Italia), el cual estaba siendo remolcado y es que poco antes que el ***Rey Jaime II*** arribara a su destino lo había hecho una unidad de la marina de guerra italiana que había iniciado ya el remolque. En aquellos momentos la situación era de unas 90 millas al NE de Maó. Puestos al habla con el comandante del buque de guerra, que tan sólo exhibía en sus amuras las iniciales ***M. T.*** se pudo saber que se trataba del torpedero ***Antonio Mosto***. Este buque pertenecía a la clase "*Pilo*" que estaba compuesta de 7 unidades gemelas. Había sido construido en los astilleros Pattison, de Nápoles, entrando en servicio en 1915. Desplazaba 616 toneladas y medía 73,00 metros de eslora, 7,30 de manga y poseía un calado de 2,30. Estaba equipado con dos hélices movidas por máquinas a turbinas Tosi de 15.000 caballos alimentadas por 4 calderas a petróleo. Su velocidad era de 30 nudos. Estaba artillado con 5 cañones de 102 mm. 1 ametralladora antiaérea y 4 tubos lanza torpedos de 450 mm. Por su parte, el ***Annina*** desplazaba 4.535 toneladas de registro, llevaba como propulsor una máquina de vapor de 2.450 caballos y es-

taba al mando de su capitán sig. Domínici Urenzate. Procedía del puerto italiano de Sancti Stefano y su destino era el británico de Cardiff.

El ***Annina*** aparecía ligeramente escorado, producto sin duda de la gran cantidad de agua acumulada en su sala de máquinas. En el primer momento su capitán rehusó el remolque que se le iba a prestar a pesar de haberlo solicitado puesto que lo estaba realizando el barco de guerra italiano. El señor Caldés se puso en contacto con el comandante del torpedero, tanto por fonía como por telegrafía, respondiéndole éste que tenía orden de remolcar el barco. Le replicó el capitán español informándole ya a viva voz puesto que se encontraban a muy poca distancia, que habían salido del puerto de Maó por orden del cónsul de Italia y autoridades de Marina del puerto para que se hicieran cargo del remolque del vapor. El comandante italiano le respondió que no importaba, que él se encargaba de todo por lo que podía continuar viaje, a la vista de lo cual, el capitán ordenaba a su timonel poner rumbo directo a Maó mientras accionaba el telégrafo para que en la sala de máquinas se diera la máxima presión para llegar cuanto antes a destino y no demorar la salida de itinerario con rumbo a Barcelona. Pero no llevarían ni diez minutos navegando cuando saltaba nuevamente la radio con la voz del comandante del torpedero italiano que solicitaba al del vapor español que se detuviera ya que él había solicitado a su base en Italia la orden pertinente para que pudiera ceder el remolque. El capitán Caldés ordenaba entonces a su timonel que virara en redondo y se dirigiera nuevamente al costado del buque averiado. A las ocho y diez minutos el buque de guerra solicitaba la situación exacta para dirigirse hacia Maó, a lo que se le facilitó el rumbo verdadero S 47° W para que aplicaran a bordo las correcciones necesarias. A las diez menos cuarto de la noche el comandante italiano solicitaba al ***Rey Jaime II*** el concurso de un bote para traspasarle el remolque tras haber recibido la orden de confirmación por parte de su mando de cederlo.

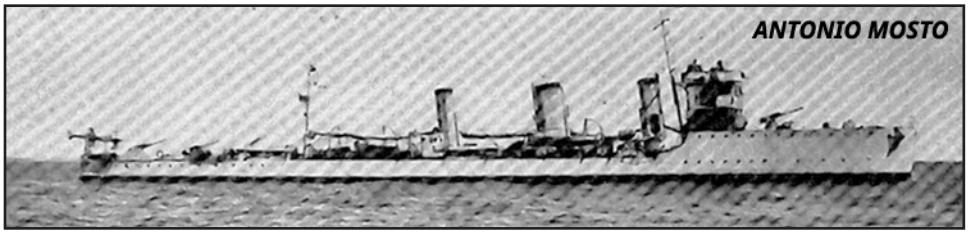
El arriado se llevaría a cabo inmediatamente embarcando en él un total de ocho hombres al mando del primer oficial don Luis Marlés Sivilla, con una mar en el grado de gruesa, lo que provocaría no pocas dificultades para realizar la maniobra en condiciones. El capitán Caldés anotaba entonces en el diario de a bordo los siguientes apuntes:

"*Buque **Rey Jaime II**. Viaje: --- = Singladura nº 2. Del 17 al -- de agosto de 1932. = Variación-. Acaecimientos: A 0 horas 15 m. se terminaron las operaciones del remolque, que fueron las siguientes: un alambre nuevo en doble que partía de la proa del buque **Annina**, supongo que de su propiedad, pues fue el único remolque que nos entregó el buque de guerra, entollado, con su chicote extremo, se colocó dos estachas completamente nuevas de seis pulgadas y otras dos de media vida y un alambre en doble de remolque. Al buque **Annina** no se le pudo amarrar nada más a bordo, por no atender nadie nuestras llamadas, ni presentarse en apoyar ni cooperar en las operaciones de dar el remolque. Por lo que nos vimos obligados a dar todos nuestros cabos sobre el mismo alambre amarrado a la proa del **Annina**. Previas las operaciones necesarias que el caso requiere, se igualaron los cabos y una vez el bote izado se empezó a navegar con máquina moderada. El señor Comandante del buque de guerra **Antonio Mosto** después de pedirnos la situación, que se le dio lat. 40°-50'N y long. 5°-48'E, nos saludó contestando nosotros a su atención y al poco rato desapareció por el horizonte, dando nosotros el rumbo anotado a Maó*".

Efectivamente, el mar no se encontraba precisamente muy receptivo como para permitir filigranas, por lo que muy precisas tenían que ser las maniobras necesarias del bote para cumplir su misión que llevaría a cabo satisfactoriamente, no encontrando obstáculo alguno para realizar los movimientos necesarios entre los tres buques, próximos entre sí, pero gobernados con maestría por sus respectivos responsables. Y bajo la tenue luz de la luna dos tripulaciones estuvieron trabajando afanosamente con el fin de evitar la pérdida del buque averiado. Y se dice "dos" tripulaciones (no "tres") porque, sorprendentemente y como anotara en el cuaderno de a bordo el señor Caldés, la tercera (que correspondería a la del ***Annina***), se mantuvo en todo momento en actitud pasiva, sin cooperar lo más mínimo en las labores de su propio salvamento.

Tras finalizar todas estas operaciones el capitán del ***Rey Jaime II*** anunciaba por radio al comandante de Marina de Menorca la puesta en marcha del tren de remolque y la hora estimada de llegada a Maó mediante un radiograma:

"*Radio del Capitán del* **Rey Jaime II** *al Comandante de Marina de Menorca. A las 19 h. 20 m. estando costado vapor **Annina** que iba remolcado por el torpedero italiano **Antonio Mosto** recibí mensaje Comandante italiano arrumbara nuevamente a Mahón por no necesitar nuestro servicio. A las 19 h 50 m. me llama por radio y me ruega me espere hasta recibir órdenes de su base para cederme remolque. A las 21 h. 45 m. recibió órdenes entregarme remolque arriando bote y efectuando la maniobra a las 00 h. Lista maniobra arrumbamos a Mahón al S 25 W verdadero y a unas 90 millas.*



A las 05 h. 00 m. rompimos remolque. Ruego ordene comunicarlo a Delegado Compañía en ésa. Caldés".

Efectivamente, en la madrugada, se había partido por primera vez el cable de unión de los dos barcos. Mientras se estaba realizando el remolque, todo el personal que no era imprescindible se había ido a descansar a sus camarotes. A las cinco de la mañana, aproximadamente, un golpe seco seguido de un fuerte chasquido delataba la rotura de la estacha nueva y de una de las de media vida, así como parte del alambre que habían tendido entre ambos buques. El hecho de azotar el agua del mar con un fuerte latigazo era la causa del sonoro chasquido. Tras parar la máquina, mientras soplaba un viento flojito del E y marejada del E y NE, se arrió nuevamente el bote al mando, en esta ocasión, del segundo oficial don Arcadio Roldós Calzada, finalizando las dificultosas operaciones a las seis y media de la mañana en que, tras recuperar con los pescantes el bote, se daba nuevamente avante a poca máquina. Este segundo remolque se componía de una estacha nueva en doble, otra de media vida y un alambre grueso en doble también. En esta segunda maniobra el personal del ***Annina*** tampoco cooperaría en nada, ni se aprestó a facilitar ni ayudar en lo más mínimo en las operaciones por cuya razón, como en el primer caso, se entallaron todos los remolques del vapor español al único alambre que se encontraba firme en el buque remolcado. Sin novedad y navegando a poca máquina al rumbo anotado S 55° W, con marejada del E, cielo claro y horizontes calimosos se llegaba a las ocho y veinte de la mañana en que, a causa de un seco tirón, faltaba nuevamente el remolque. Con esta rotura quedaría prácticamente inutilizada una gran parte de la estacha nueva y otra de media vida, así como también una parte del alambre grueso. Bote nuevamente al agua y la tripulación del ***Rey Jaime II*** a resolver una vez más el problema puesto que la tripulación italiana manifestó que no disponían ni de estachas ni alambres a bordo de su barco, lo que venía a demostrar que no querían pagar remolque alguno tal y como está estipulado en los convenios marítimos internacionales.

A las once menos veinte volvía a quedar establecido el remolque a base de un alambre de tres pulgadas en doble y una estacha casi nueva entallada al alambre propiedad del vapor italiano. Todos los remolques dados hasta ese momento tenían una longitud de 350 metros, aproximadamente. En vista de las infinitas dificultades que presentaba la operación del remolque se decidió dar avante poca, con una velocidad máxima de tres nudos y medio, que era el máximo que permitía aplicar la enorme mole del ***Annina***, mientras se navegaba con viento flojo del E y marejadilla del mismo, alcanzándose el mediodía, siempre con rumbo al puerto de Maó. Se navegaba sin novedad a bordo y se daba por supuesto que en el ***Annina*** sucedía otro tanto. A partir de ese momento comenzó a navegarse ya sin dificultades y no aparecería ningún otro contratiempo. El oficial de Radio del vapor, señor Hernández, continuaba informando a través de su medio de todos los detalles del desarrollo de las operaciones según le iba indicando el capitán. Por la T.S.H. transmitía los mensajes a las estaciones de la Base Naval de Maó y de la Base Naval de Sóller. El capitán remitía otro:

"*A bordo **Rey Jaime II**, 17 a las 12. Señor Comandante de Marina. Mahón. Causa rotura remolque, nos vemos precisados andar tres nudos sólamente estando 60 de Mahón. Agradeceré avise Delegado y mis hijos Doctor Orfila, número 12 que seguimos sin novedad. Salúdale. Caldés*".

Así se llegaba a las siete menos cuarto de la tarde y el capitán Caldés solicitaba de su homólogo italiano con qué medios contaba para gobernar su buque a la llegada a puerto. Al poco rato le respondía que tan sólo podía disponer de la gran rueda de mano de popa del timón por tener la caldera apagada. A las siete y diez se contactaba con la Base Naval para anunciar la llegada sobre la medianoche, al tiempo que era advertido que el buque averiado tan sólo disponía de la rueda de popa por lo que era necesaria la presencia del práctico así como el concurso de las dos motoras de Intendencia para cooperar en la maniobra de entrada. El tren continuaba avanzando lentamente hallándose a la medianoche a tres millas de las boyas de fuera.

Nuevas anotaciones en el cuaderno de a bordo:

"*Buque **Rey Jaime II**. Viaje de: --= Singladura n° 3. Del 18 al -- de agosto de 1932. = Variación --. Acaecimientos: Comienza la presente a tres millas de distancia de las boyas de entrada, navegando a poca máquina en espera de práctico. A la 1 h. 45 m. embarca el práctico en el buque*

remolcado, así como toman un cabo de remolque las dos motoras de Intendencia por la popa del buque remolcado, se hace la operación de recortar el remolque y con las debidas precauciones se embocan las boyas guiándonos por las señales reglamentarias. A 2 h. 40 m. se largan los remolques dejando el vapor ***Annina*** *fondeado en Calafiguera, sin novedad alguna, continuando nosotros hasta nuestro fondeadero que sin novedad a 3 h. 30 m. quedó el buque amarrado como de costumbre. Nos es grato declarar que durante las operaciones toda la tripulación, tanto de cubierta como de máquina, cumplió con gran celo todas mis órdenes reinando la más estricta disciplina. Gracias a esta circunstancia se coronó de éxito el fin de las operaciones. Maó, 13 de agosto de 1932. El capitán, José Caldés*".

En las inmediaciones de la Mola se encontraban a la espera las dos motoras de Intendencia que debían de actuar de gobernalle del ***Annina*** debido a que, por tener bastante agua en la sala de máquinas, no podía ponerlas en funcionamiento y poco después embarcaban los prácticos del puerto señores Preto y Vila, que hacían acortar el cabo de remolque y situar a ambas bandas a las motoras del Ejército. Y así continuaron avanzando muy poco a poco hasta llegar a la *Plana de Calafiguera*. La orden era de atracar frente a los Talleres Parpal, empresa que tenía que llevar a cabo los trabajos de reparación pero, una vez dentro del puerto y vistas las dificultades que presentaba la realización de cualquier maniobra en horas nocturnas, se decidió fondear provisionalmente en la *Plana*. Nuevo problema: al dar el práctico la orden de fondeo no respondieron ninguna de las dos anclas del barco italiano, que debían caer por su propio impulso. Soplaba una brisa bastante razonable, lo que unido a la inercia del barco, éste se dirigía directo hacia la orilla. Cuando parecía que la embestida contra *Sa Punta* era inevitable, una de las dos anclas logró desprenderse y cumplir con su cometido y, tras caer al fondo, agarró lo suficiente ayudando con ello a las dos motoras que tiraban hacia atrás a toda máquina y desesperadamente, aunque muy poco hubieran podido hacer por sí solas. El ***Rey Jaime II*** había soltado ya los cables, de ahí las dificultades surgidas en los últimos momentos. El viernes 19 le era conectada una potente motobomba de achique que comenzaba simultáneamente a expulsar agua de la sala de máquinas con un rendimiento de 40 toneladas a la hora, ayudada por otras del tipo manual. El resultado fue positivo puesto que tras un día y una noche, el nivel del agua embarcada había descendido en una cota superior a 1 m. El día 24 el buque recobraba su estabilidad y esa misma mañana el buzo de la Base Naval le realizaba un reconocimiento completo de la obra viva para pasar, seguidamente, a manos de los operarios de los Talleres Parpal. En dichos talleres se le practicaron las reparaciones necesarias que lo dejarían nuevamente en perfectas condiciones de navegación. El 7 de septiembre el juez de Marina se veía obligado a inmovilizar temporalmente el vapor por unas desavenencias en el pago del importe del salvamento efectuado por el ***Rey Jaime II***, aunque ello no sería óbice para que los trabajos continuaran a buen ritmo. El día 13 quedaban ultimados todos los trabajos de reparación, que obtendrían en las pruebas finales unos resultados altamente satisfactorios. El día 24, a las cinco de la tarde, zarpaba el ***Annina*** de Maó, para abandonar estas aguas rumbo al puerto de Cardiff.

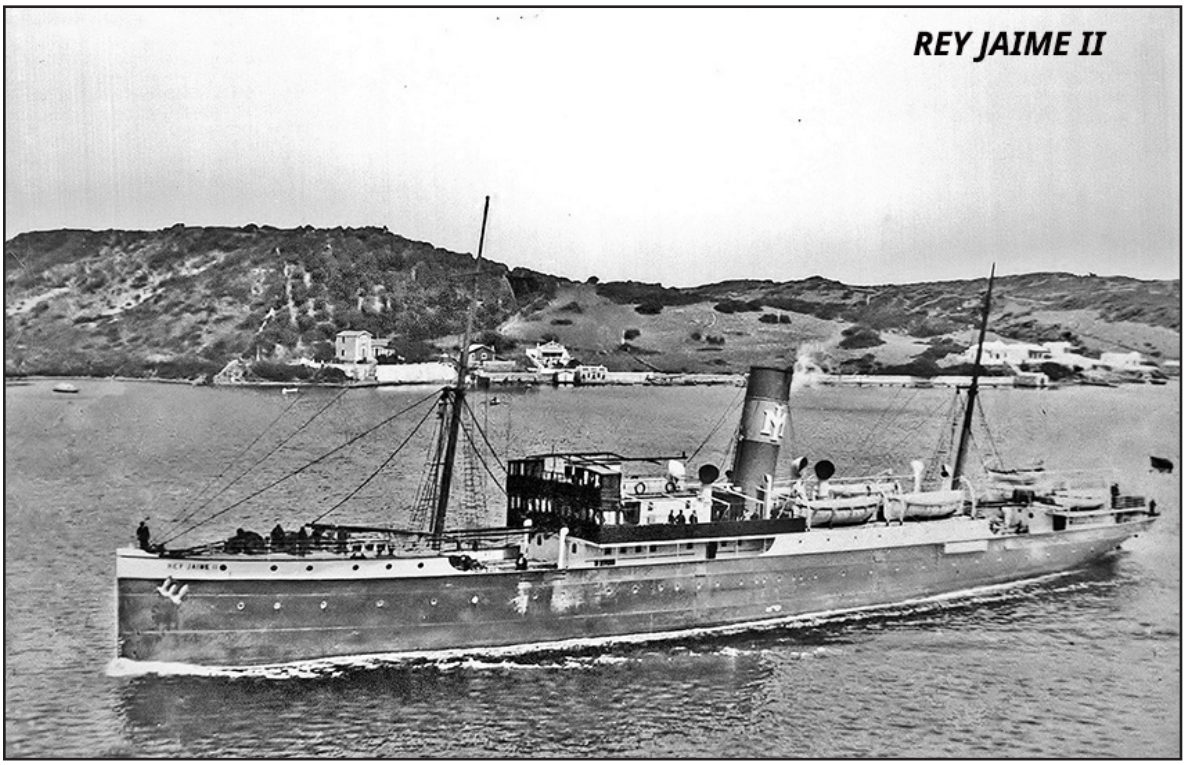
> 1.47 *HERNIA*

En la tarde del 17 de octubre de 1932 entraba de arribada el vapor de pabellón tunecino ***Hernia*** al mando del capitán Mr. Fromont y 16 tripulantes. Desplazaba 760 toneladas y procedía de Sète navegando en lastre. Tenía una avería en la máquina y se había acordado que su reparación fuera llevada a cabo por los talleres Sucesor de don A. Parpal, por lo que fondeó en sus inmediaciones. La avería existente en la máquina del ***Hernia*** sería calificada por los técnicos de los talleres como de bastante importancia. La rotura de la barra de émbolo del cilindro de media que originaba la de un balancín de la máquina principal, vástagos de bombas, estrobos, cruceta, corredera, etc., pudiendo llegar hasta Maó merced a que su máquina era de triple expansión y haber podido contar con suficiente potencia de alimentación y bombas auxiliares de circulación. La reparación, sin embargo, sería realizada en un tiempo récord pues se encontraba en juego las consecución de un fletamento por el vapor. Por ello se había estado trabajando sin demora hasta la finalización de las reparación tras los cuales saldría a efectuar pruebas de mar fuera de puntas. Se encontraban a bordo los señores Parpal y Cabiró, máximos responsables de los talleres, quienes recibieron los parabienes del comandante de Marina, capitán y oficialidad del buque. Tan sumamente satisfechos quedaron los responsables del buque que su capitán entregó al señor Parpal una copia de los planos del mismo ya que tenía

intención durante el próximo año de volver a este puerto para hacerle el recorrido anual al barco en dichos talleres, entre ellos, limpiar fondos, cambiar varias planchas y la hélice.

> 1.48 *REY JAIME II*

Nos encontramos a 6 de febrero de 1933. Por estas fechas se gozaba de un tiempo expléndido y primaveral, impropio para una época que suele ser la más fría del año en la isla de Menorca. La población esperaba la llegada del vapor de la Trasmediterránea ***Rey Jaime II*** que, procedente de los puertos de Alcúdia y Barcelona, tenía que llegar al puerto de Mahón esa mañana, pero el vapor no había entrado en el puerto, extrañándose del retraso quienes se encontraban en el muelle debido, más que nada, a ese tiempo tan bonancible y primaveral. Comenzó entonces a circular por la población el rumor de que el vapor había embarrancado en la *Illa de l'Aire*. Los comentarios más audaces incluso lo situaban a pique y, del mar, tan sólo sobresalían los extremos de ambos palos. Por fin y un poco más tarde las noticias avanzarían

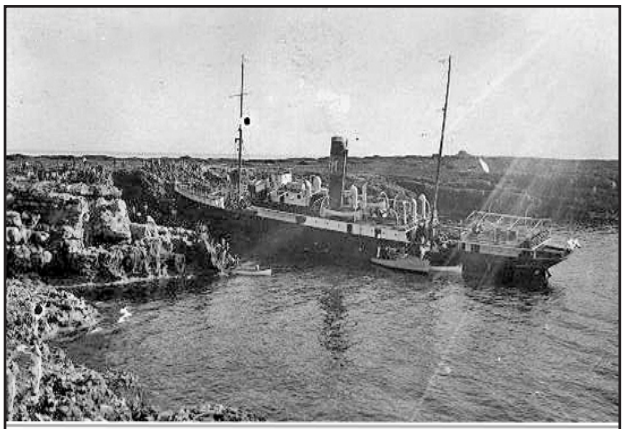


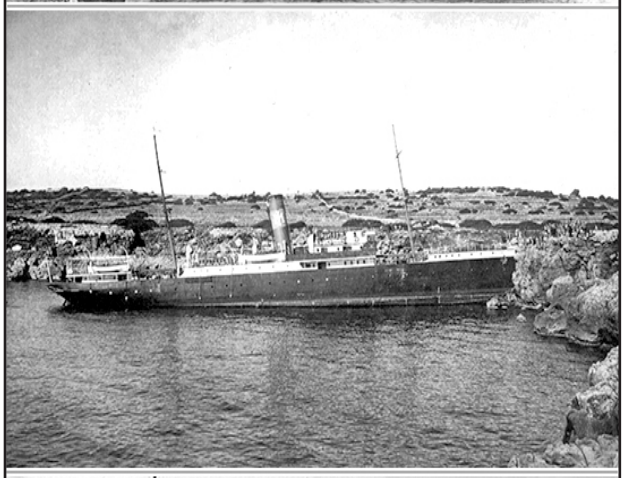
que el vapor se encontraba embarrancado en la costa sur.

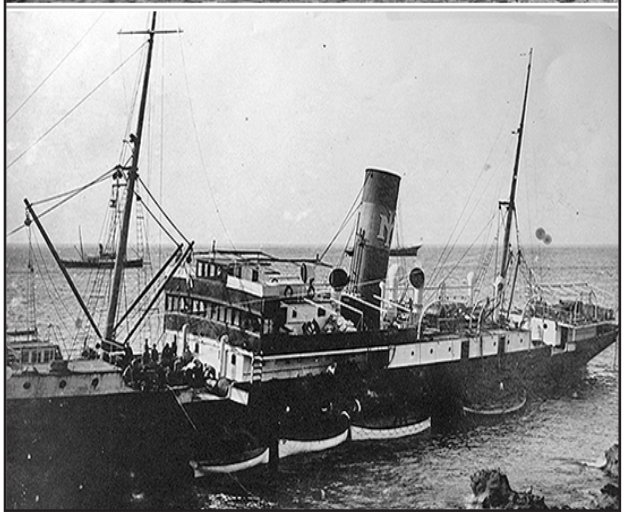
La noticia había trascendido debido al aviso realizado por el personal de servicio en la *Vigía de Torret* perteneciente a la Armada, que anunciaría por su teléfono de magneto que había una densa niebla en la zona y que el vapor de Alcúdia y Barcelona se encontraba embarrancado frente a la costa de *Biniparratx*. El hecho es que el barco había embarrancado en el *Cap d'en Font*, entre es *Rincó Fondo* y *Na Variada*, en terrenos adyacentes a la antigua finca de *Biniparratx Gran*, de forma que la proa se encontraba contra las rocas, el barco presentaba una orientación en sentido W-E y su popa se asentaba sobre un fondo rocoso. Afortunadamente no se registrarían desgracias personales pero el pasaje había sido trasbordado inmediatamente en los mismos botes de salvamento del vapor hasta la inmediata cala *de Binidalí* y solamente algunos pasajeros habían sufrido alguna que otra contusión pero, eso sí, el susto había sido tremendo.

Y no era para menos: el vapor presentaba a simple vista una enorme abolladura en la parte inferior de su proa, que más adelante se transformaría en boquete. La hélice se veía fuertemente dañada y la pala del timón, tras haber sido separada de su eje y del codaste, yacía a unos metros del barco, consecuencia del terrible encontronazo que debió dar con el extremo superior de alguna de las rocas sumergidas del lugar.

El suceso había tenido lugar a las doce y veinte del mediodía de ese mismo día y las causas a las que se imputarían los hechos serían la espesísima niebla existente que había ido cubriendo







casi toda la derrota de la nave. Su capitán, el veterano señor Caldés, había pasado toda la noche precedente en el puente por esa misma causa en su itinerario Barcelona-Alcúdia. Al salir de este segundo puerto con destino a Maó, la niebla se había disipado. Entonces, había optado por retirarse a su cámara para poder descansar unas horas, quedando el buque a las órdenes de su primer oficial, el señor Lluch. Sobre las doce del mediodía, el vapor entraba nuevamente en zona de niebla, que se había levantado súbitamente, como suele suceder en el Mediterráneo, que sin ser el conocido "*puré de lentejas*" del Mar del Norte, es asimismo tan densa en ocasiones que se pierde la visibilidad a muy escasos metros del observador. Vista la peligrosa situación, el oficial dio la orden de reducir la velocidad a media máquina.

De pronto, apareció ante él la silueta de un acantilado y a pesar de haber dado rápidamente la orden de meter la máquina a atrás toda, la propia inercia del barco impidió el que se pudiera parar la enorme mole metálica a tiempo en su avance y tras una violenta sacudida, había quedado totalmente inmovilizado. El pasaje subió inmediatamente a cubierta presa del lógico pánico pero fue rápidamente tranquilizado al notificárseles que no había vía de agua ni peligro alguno para su integridad. El mayordomo y varios miembros del personal encargados del pasaje atendieron perfectamente a algunos contusionados o con síntomas de alteración.

El mensaje confirmando los hechos fue notificado sin perder tiempo al jefe de la Base Naval que dispuso la salida inmediata para la zona de los dos submarinos de la Armada Española, los ***C-2*** y ***C-4***, que se encontraban en la Isla realizando maniobras, llegando al lugar a las dos y cuarto de la tarde; les acompañaba el contratorpedero ***Nº 20***. Acudían dispuestos a cooperar en lo posible en las tareas de salvamento de orden de la autoridad naval y al funcionario destacado en la *Vigía* se le ordenó que desplazara al ordenanza de la estación a avisar al capitán del vapor de que se ponían en marcha las operaciones de salvamento.

Poco a poco fueron llegando también al lugar del suceso diferentes vehículos procedentes de Maó siendo uno de los primeros portador del consignatario de la Cía. Trasmediterránea señor Taltavull y del oficial de Correos. Tras abandonar el buque el pasaje (viajaban a bordo veintinueve pasajeros), se le descargó la valija y las sacas

de correspondencia, de las que se haría cargo el funcionario de Correos. Por su parte el secretario del Fomento del Turismo, don Juan Victory, se hizo personalmente cargo de unos turistas franceses que viajaban a bordo y tras atenderlos en su finca de *Binidalí*, hizo que los trasladaran a la ciudad. El resto de pasajeros fue llevado a Maó mediante vehículos contratados por compañía naviera.

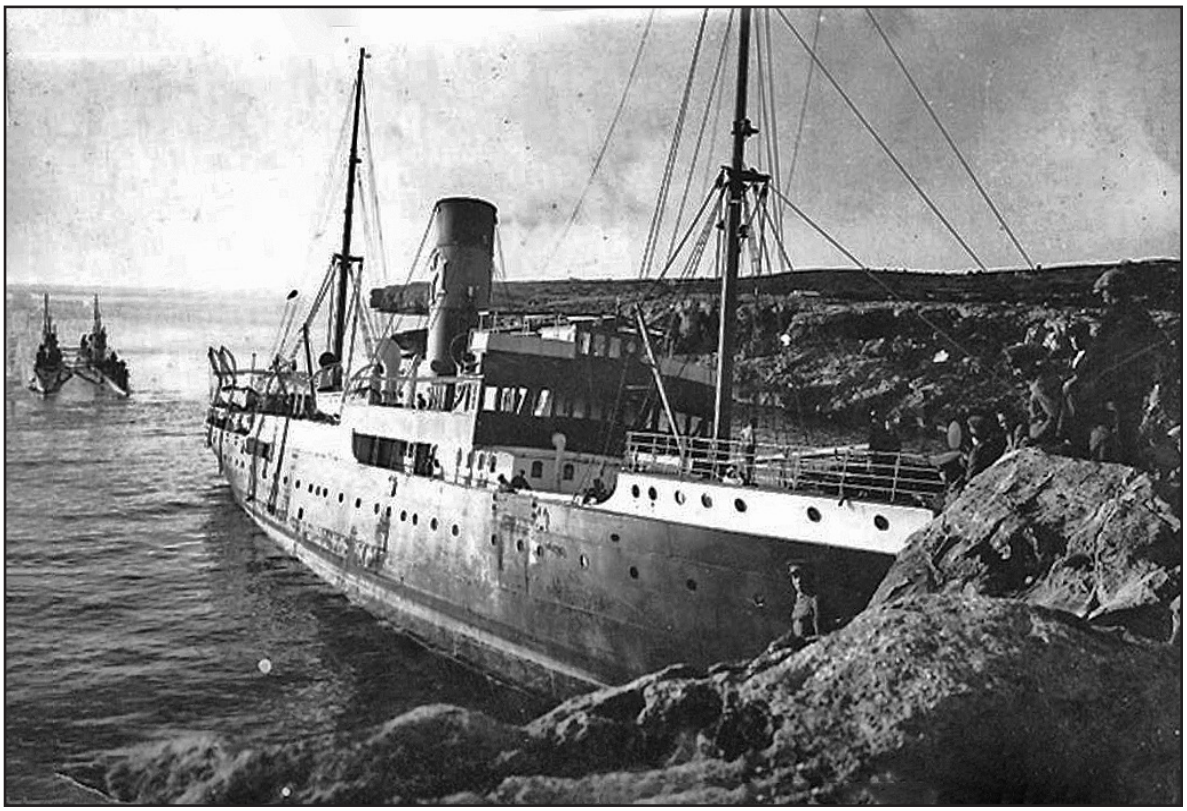
Como quiera que estuviera operando en las inmediaciones la barquilla auxiliar de la Compañía Arrendataria de Tabacos en labores de vigilancia, se utilizó aquélla para transmitir al capitán Caldés la orden recibida de la Comandancia de Marina. Al llegar a la zona del accidente, el comandante de la flotilla de submarinos se puso en contacto con el capitán del vapor ofreciéndose para todo lo necesario. En estos años se encontraban amarrados en el *Moll de Ponent* del puerto de Maó varios barcos de la Cía. Trasmediterránea a órdenes por no tener una línea asignada. Mantenían una mínima tripulación que velaba por su conservación y, al frente de todo el personal, la Compañía tenía a un único capitán de la Marina Mercante, perteneciente también a su plantilla, don Salvador Pro. Un detalle anecdótico fue que tras conocer el accidente sufrido por el ***Rey Jaime II***, el capitán se desplazó a pie hasta el lugar de los hechos para colaborar en los trabajos. También zarparon de la Base Naval en una lancha el jefe de la misma, el jefe de la Estación Torpedista y el 2º jefe de la misma. A su vez, el armador del motovelero ***Pons Martí*** ofreció el concurso de su barco para labores de traslado de la carga al subdelegado de Compañía, que en principio sería aceptado, aunque se tendría que desistir de ello poco después tras la aparición de un viento WSW fresquito que impedía toda maniobra de amadrinamiento y trasvase de la carga que portaba el accidentado.

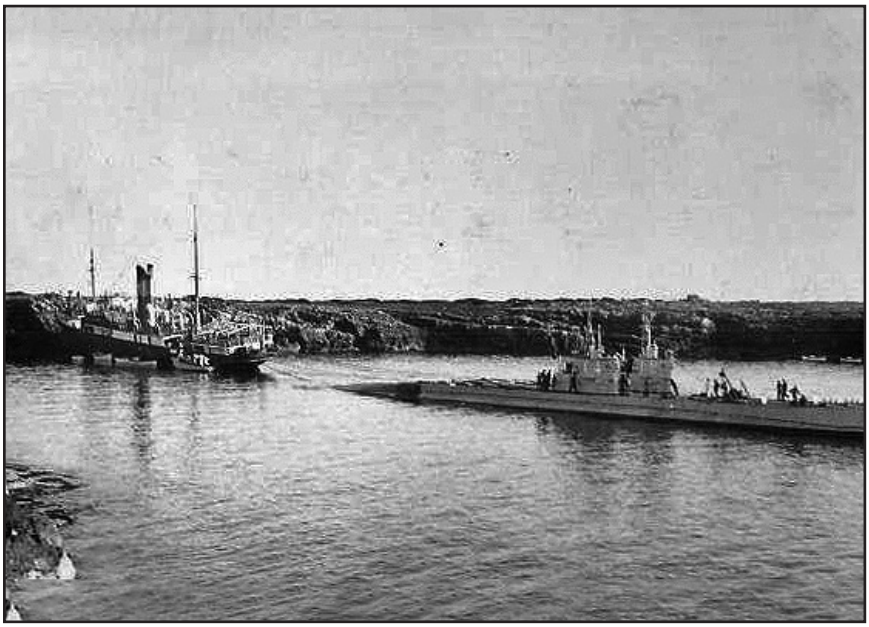
Mientras tanto habían llegado también el práctico del puerto señor Vila, el teniente de Carabineros señor Rodríguez con fuerzas a sus órdenes y el teniente don Juan González con otra dotación de la Guardia Civil, que tomarían posiciones para controlar la zona de tierra inmediata además de estar dispuestos a cooperar en los trabajos en que fueren requeridos. Vista la situación que presentaba el barco, el capitán Pro volvió nuevamente a Maó tras embarcar en una barca del bou con la idea de recoger unos calabrotes para poder realizar el remolque con

garantías. Pero lógicamente un suceso de tal categoría había logrado despertar la máxima espectación popular y, poco después, todo el contorno se encontraba lleno de curiosos que, sobre todo desde Maó y vía San Luis y San Clemente, llegaban lenta pero seguidamente. Todo el mundo deseaba contemplar de cerca el buque embarrancado en los acantilados de *Cap d'en Font*.

Los técnicos temían un aumento del viento del SW lo que sin duda resultaría fatal para las operaciones de reflotamiento pudiendo, incluso, hacer peligrar la integridad del buque. Por ello, la situación del mismo se calificaba como de *bastante comprometida*. Un comerciante de Maó alquiló el bote del señor Reynés para llegar hasta el lugar para intentar recoger a un pasajero pariente suyo y cuando se encontraban en el *Pas de l'Aire* observaron la presencia de un bote con siete personas a bordo que se defendía con los remos, avanzando trabajosamente. Al acercarse pudieron comprobar que se trataba de uno de los botes a motor de salvamento del vapor, concretamente el ***nº 3***, que llevaba a unos cuantos pasajeros a bordo conducidos por el 2º oficial señor Lloret. El caso es que se habían quedado al pairo debido a un sobrecalentamiento sufrido por el motor a resultas del cual, éste se había parado. Lo tomaron entonces a remolque, volviendo a Maó, dejándolos amarrados en el muelle de pasajeros. Las operaciones de intento de rescatar al vapor de las rocas por los dos submarinos se iniciaron tan pronto hubieron éstos llegado y tendido unos calabrotes. Los trabajos durarían el resto del día y casi toda la noche obteniendo un resultado totalmente negativo al partirse los calabrotes con los cuales se pretendía desembarrancar al vapor. De madrugada volvían a puerto uno de ellos y el contratorpedero, quedando vigilando el otro por si fuera necesaria su intervención. Y es que, además, tras los primeros intentos de reflotamiento y la nulidad de los mismos el único resultado obtenido fue el que se abriera aún más la vía de agua existente que daría como resultado la inundación de las bodegas de proa. Las primeras impresiones tras un rápido reconocimiento realizado por la propia tripulación tras el golpe habían sido que la mencionada vía de agua no revestía mayor importancia y podría ser controlada perfectamente, opinión que con el transcurrir el tiempo iría derivando en auténtico pesimismo. El S se había establecido y había hecho aumentar las olas al nivel de marejada lo que hacía que el vapor cabeceara en su ratonera golpeando con su pie de roda contra las rocas que le servían de asiento. Llegada la noche se había dado orden a la tripulación de que bajara a pernoctar en tierra mientras un retén vigilaba al vapor, en previsión de que surgiera alguna novedad en la situación.

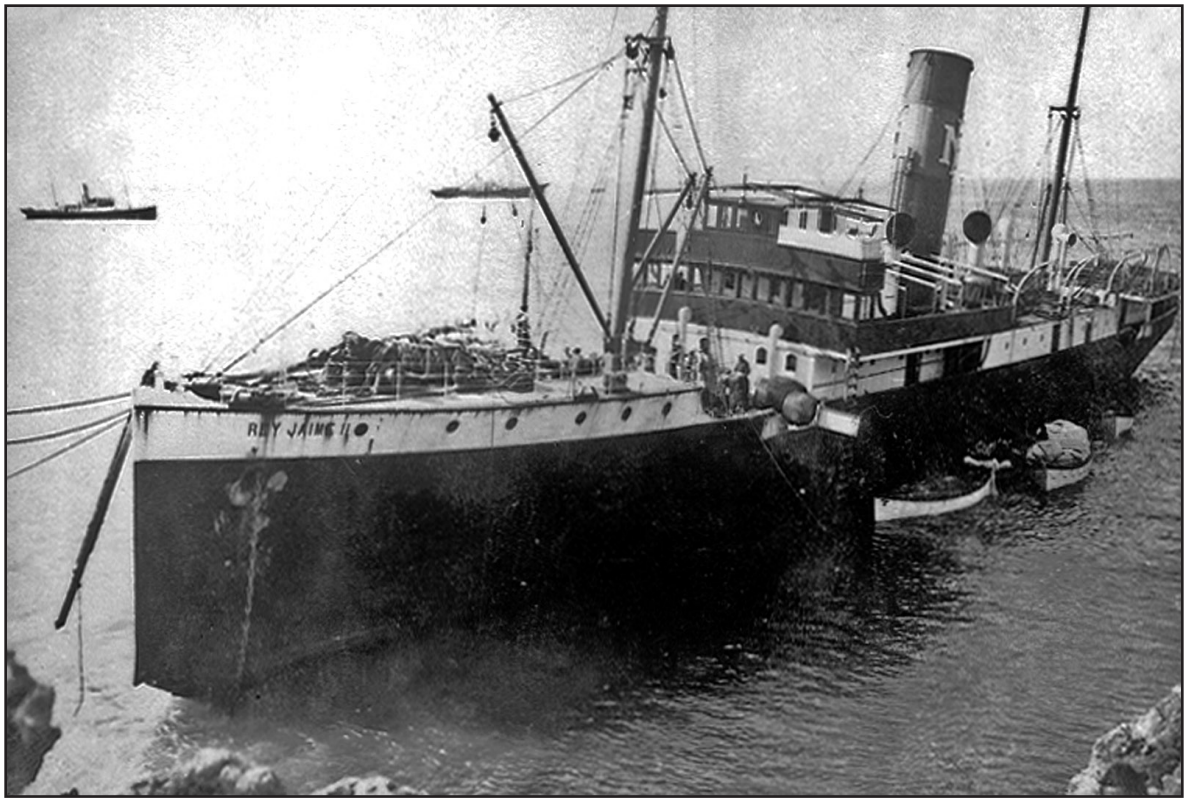
Al amanecer del día siguiente se reanudaron nuevamente los trabajos sin desaliento. Existía además otra novedad y es que poco después de la amanecida había entrado el vapor de la mis-





ma compañía ***Bellver***, que tenía que cubrir la línea como sustituto. También y en el transcurso de la tarde anterior se había comenzado, con el concurso de la colla del puerto, a descargar las mercancías que trasportaba desde los puertos de Barcelona y Alcúdia para que, aligerando su peso al vaciarlo, el barco flotara más calando menos y ayudara en las labores de sacarlo del paraje rocoso en que estaba metido. Para ello se habían sacado a brazos 100 sacos de azúcar, 32 sacos de alubias, 63 sacos de maíz y otros 20 sacos que contenían turtó de coco. Se contaba con descargar el resto, consistente en vinos, tubos de acero, madera, cemento, suelas y productos de mercería y tejidos, en la jornada siguiente. El total de la carga transportada en ese viaje eran 36 toneladas. Parte de ella se dejó en tierra, mientras que el resto era trasladada hasta Maó en varias embarcaciones del bou.

El nuevo día había amanecido con NW flojo. Como se ha explicado anteriormente, por parte de la dirección de la Compañía se había hecho salir rápidamente al ***Bellver*** hacia Maó, al mando del capitán señor Servera, para suplir al averiado en la línea directa con Barcelona pero, una vez en puerto, hubo contraorden haciéndole aplazar su salida y ordenándose a su capitán que zarpara hacia el punto en que se había producido el accidente para cooperar en el rescate del ***Rey Jaime II***, labor que realizaría conjuntamente con el vapor ***Ciudadela***, al mando del capitán señor Espejo, que tras llegar al puerto del mismo nombre procedente de Palma y descargar



el pasaje y la correspondencia, había sido enviado también a cooperar en las labores de rescate. El primero tras situarse en las inmediaciones fondeaba a una media milla de distancia de *Binipa-rratx* quedando a la espectativa. El personal de a bordo se trasladó entonces al siniestrado para ayudar a su tripulación en las labores de reflotamiento, aunque sin resultado práctico. Además las operaciones se veían dificultadas por los tirones que se producían entre el vapor y los remol-ques debido a la mar picada existente, resultado del viento del SE de la noche anterior. Conse-cuencia de ello sería la apertura de una nueva brecha. Más tarde se diría que en las carboneras de proa había entrado bastante agua como consecuencia de la misma y ante el temor de que inundara la sala de máquinas, se dio la orden urgente de apagar las calderas. Tras este último sobresalto, renacía nuevamente la calma.

Poco después llegaba el contratorpedero ***Nº 20*** llevando a bordo el buzo de la Base Naval con la misión de realizar un minucioso reconocimiento de la obra viva. El día 9 parecía ser que el vapor se encontraba bastante inundado, al haber alcanzado el nivel del agua al entrepuente, con lo que las esperanzas de su recuperación parecían ya una quimera. La colla de portuarios se dedi-caba ya a recuperar la mercancía que estaba flotando dentro de los compartimentos.

Este mismo día la prensa daba también conocimiento público del malestar que reinaba entre los receptores de las mercancías que transportaba el vapor por lo que llamaban "poco interés" de la propia compañía en salvarlas, más preocupada en el reflotamiento. Se decía que podía haber contado desde el primer momento con 4 embarcaciones del bou, con el motovelero ***Pons Martí*** y con el vapor ***Ciudadela***, este último también perteneciente a su flota, al que había hecho reanudar su servicio regular con Palma de Mallorca. Al comprobar que las bodegas se inundaban fue cuando comenzaron con las prisas para realizar la descarga, pero para entonces parte de la mercancía estaba ya totalmente inutilizada. También se había perdido la bonanza de la que se había gozado la primera jornada.

Entonces se reunió la Junta Directiva de la Cámara de Comercio y, tras llegar a un acuer-do en muy poco tiempo, se remitieron sendos telegramas de protesta a la dirección de la naviera en Madrid y a la delegación de Barcelona. Y mientras tanto la sala de máquinas aparecía de cada vez más inundada. El vapor, de todas formas, no podía irse a pique al estar asentado en el fondo. Se encontraba inclinado hacia tierra y lo que sí se temía era la aparición de un fuerte vendaval que destrozara el buque. El ***Bellver*** había permanecido en la zona hasta el día 8 a mediodía en que se le hacía zarpar hacia Palma en un símil de abandono de las esperanzas de reflotamiento pero, al encontrarse a 15 millas se le ordenaba virar en redondo y dirigirse a Maó para iniciar

la línea con Barcelona. Por el contrario, el ***Ciudadela***, tras rendir viaje a Palma y descargar el pasaje y la correspondencia, se le hacía venir a recoger diferentes utensilios y la mayoría de la tripulación del ***Rey Jaime II*** para trasladarlos a Maó, excepto el 1er. oficial señor Lluch que quedaba con dos tripulantes a bordo. Poco después de las ocho de la tarde descargaba en Maó diferentes bultos conteniendo loza, colchonetas, somieres, mobiliario y otros efectos, saliendo nuevamente el 9 para recoger nuevos efectos. Se hallaba entonces a bordo el Inspector auxiliar de la Zona de Baleares, señor Thomas Sintes.

Al amanecer del día 13 entraba en Maó un remolcador de bandera danesa denominado ***Geir***, el cual procedía de Marsella. Este buque estaba especializado en salvamentos marítimos y había sido contratado por la armadora, sin que hasta entonces trascendiera la noticia en Maó, para reflotar el barco naufragado, siempre que se pusieran de acuerdo en el importe del rescate. Una vez efectuados todos los trámites legales embarcaba al práctico del puerto señor Preto y salía nuevamente sin pérdida de tiempo rumbo al lugar del siniestro. A bordo se encontraban también un equipo de personal técnico y buzos de la misma empresa desplazados desde Dinamarca quienes serían los encargados de sumergirse, reconocer y ofrecer los patrones necesarios para valorar el éxito de la operación. Por ello, una vez fondeados junto al vapor y convenientemente equipados, se sumergían para proceder a realizar un meticuloso reconocimiento por su cuenta valorando al final la operación como muy posible de llevarse a cabo con éxito.

Firmado el contrato por los representantes legales de ambas partes, se pusieron inmediatamente a trabajar unas potentes bombas que portaba el remolcador, achicando grandes caudales de agua por las mangueras de gran paso que asomaban por cubierta. El día 16, a las cinco y media de la tarde, una vez taponadas provisionalmente las vías de agua por el equipo técnico especializado, se conseguía por fin reflotar el vapor tras lo cual daban inicio las operaciones de remolque del mismo.

Pero un nuevo contratiempo había venido a sumarse a la ya penosa tarea al recrudecerse fuertemente el N, remolcar al vapor de popa y no contar con timón para éste. Vistas las condiciones adversas que se presentaban para remontar la Isla en demanda del puerto de Maó, se decidió quedar al abrigo de la costa sur hasta que el temporal amainara, a pesar de que en la bocana se encontraban esperando ya las dos lanchas de Intendencia para actuar de timón del ***Rey Jaime II***, ordenándose a sus respectivos patrones que volvieran a su apostadero. A la mañana siguiente, a pesar del mal tiempo reinante se realizaba un nuevo intento para llevar a cabo el traslado pero, debido al muy mal estado de la mar resultado del N duro que continuaba

soplando, el tren de salvamento comenzó a remontar la costa muy lentamente hasta tener que volver a desistir, puesto que no se podía gobernar al vapor remolcado.

Por fin se conseguía realizar el remolque el día 18 y tras levar anclas se volvía a navegar en demanda del puerto. Una vez en las inmediaciones de la bocana se daban sendos cabos las dos lanchas de Intendencia y posteriormente el ***Geir*** se amadrinaba al vapor, navegándose de esta suerte hasta alcanzar el *Andén de Poniente* (*Moll de Ponent*), donde sería amarrado de popa junto al vapor ***María Mercedes***, finalizando dichas operaciones a las doce y cuarto del mediodía.

Ni que decir tiene que la expectación había sido multitudinaria, estando los miradores y el propio muelle poblados de gente que presenciaba el lento avance de los buques, mientras que dos grandes caudales de agua continuaban siendo expulsados desde cubierta procedentes del trabajo de las potentes bombas que llevaba en funcionamiento permanente. Una vez amarrado, los buzos del ***Geir*** continuaron con sus operaciones de taponado de las vías de agua para poder subirle al dique de la Base Naval, donde sería sometido a una reparación de fortuna que permitiera que el vapor pudiera emprender viaje por sus medios hacia Barcelona o Valencia, para entrar en dique seco y tras sufrir un riguroso reconocimiento ser sometido a las reparaciones definitivas necesarias.

La entrada en el dique tenía lugar el 1 de marzo y la reparación provisional fue llevada a cabo por operarios de los Talleres Parpal. El 9 de marzo era nuevamente botado y remolcado por las dos lanchas de Intendencia hasta el *Moll de Ponent*, estando previsto que realizara pruebas de navegación antes de emprender viaje a Valencia, puesto que en el dique de la Unión Naval de Levante iban a realizarse los trabajos de reparación definitivos.

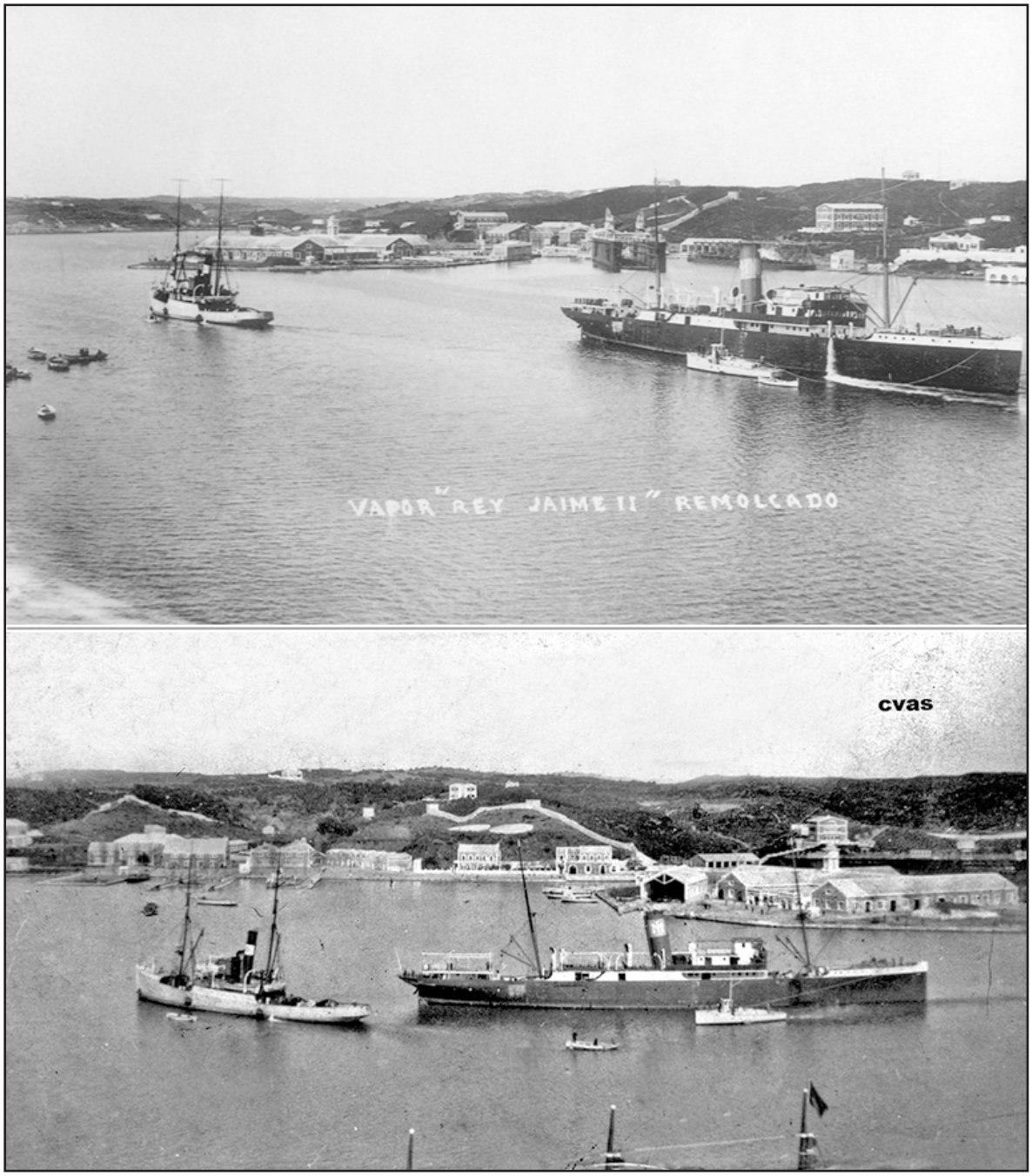
Mientras se ultimaban estas operaciones preliminares de la partida en el puerto de Maó, estaba trabajando en el entrepuente el contramaestre del vapor don Francisco Pérez, que tendría la mala fortuna de caer desde una altura de 2,60 metros al interior de una de las bodegas. Fue trasladado urgentemente al Hospital Civil, siendo atendido por el doctor Bustamante, por cuenta de la Cía. Trasmediterránea, que diagnosticaría conmoción cerebral, con probable fractura de la base del cráneo y pronóstico grave. El 11 de marzo era enrolado nuevamente parte del personal de cubierta y máquinas que había sido despedido hacía unas tres semanas, así como varios carpinteros que comenzaron a reconstruir el comedor de 1ª clase y otros departamentos de pasajeros. El 15 realizaba las primeras pruebas contando con el apoyo de las lanchas de Intendencia en previsión de posibles fallos en la maniobra que parecerían satisfactorias.

El 16 estaba previsto iniciara su viaje a Valencia, y de hecho fue así, pero el capitán Caldés se vio obligado a indicar a su timonel que virara en redondo y volviera a puerto poco después para reparar la dinamo, que no estaba ofreciendo la carga requerida. A las cinco de la mañana del 17 de marzo, emprendía definitivamente el viaje, a razón de una velocidad de crucero de 10 nudos, tras cargar los víveres necesarios y otros efectos, siendo acompañado en los primeros momentos por el ***Ciudadela***, por si era necesaria su ayuda. El temporal levantó nuevamente fuerte marejada, reduciéndose la velocidad de marcha a 6 nudos, por lo que el capitán, con muy buen criterio, decidió entrar de arribada en el puerto de Palma sobre las diez de la noche.

Al día siguiente zarpó nuevamente de este último puerto siendo convoyado en la bahía por el ***Bellver***. Finalmente el día 19, más o menos alrededor del mediodía, entraba sin novedad en el puerto de Valencia donde pasaría sin más dilación a reparar.

El ***Rey Jaime II*** había sido construido en el año 1906 en los Astilleros Swan & Hunter de Newcastle (Inglaterra) con el nombre de ***Corte*** y pasaría a ser propiedad de la naviera francesa Freicinette de Marsella. En octubre de 1910 fue adquirido por la Isleña Marítima, de Palma. Tras sufrir un remozamiento, el 1º de enero de 1911 iniciaba por primera vez la línea rápida Barcelona-Palma y viceversa con su nuevo y actual nombre. En 1918 al constituirse la Isleña Marítima en filial de la Compañía Trasmediterránea, navegó por cuenta y cargo de la concesionaria de las comunicaciones regulares, que sobre el año 1930 pasó a ser de su propiedad. Durante los años veinte fue utilizado por el Gobierno para diversas funciones de carácter militar, como tantos otros. Se dio el caso de que en el momento del accidente llevaba aún pintadas en su chimenea las señales corporativas de la Isleña Marítima. Si vida marinera daría fin en 1962, en que sería vendido y desguazado en Málaga.

Se visitó en 1996 el lugar del impacto del buque contra la costa de la actual urbanización *Cap d'en Font*. La localización del mismo resultó bastante costosa debido a no encontrar referencias testimoniales fiables pero gracias a los dos mazacotes de piedra viva que sobresalen del agua y que se mantienen aún con la misma forma, el perfil del majestuoso *Cap d'en Font*, dos fotografías de la época que por contener la máxima visión del vapor limitan la dedicada al



paisaje y utilizando una máquina fotográfica para obtener las mismas alineaciones que utilizó el fotógrafo en su día, se pudieron constatar y corregir ciertas informaciones que se publicaron en su momento en la prensa. En primer lugar el impacto nunca pudo ser en el sentido S-N puesto que el rumbo Alcúdia-Maó y el *Cap d'en Font* lo impiden totalmente. Y tampoco pudo dejar una profunda huella en el acantilado puesto que no pudo llegar nunca a tocar la roda contra el mismo debido a que el lecho de piedra del fondo se lo hubiera impedido, aunque sí llegó a quedar muy cerca del cantil.

Existe un pequeño artículo que apareció en el diario "Menorca" que hacía mención a los momentos cruciales del reflotamiento y a la innegable personalidad del capitán Caldés que de ningún modo podrían extraerse a este episodio bastantes décadas después de los hechos y que servirán nuevamente de colofón:

"Ante poquísimas personas por la crudeza del día, entre las cuales me encontraba yo como mero espectador, vi ayer el momento emocionante de salvar el vapor ***Rey Jaime II*** *embarrancado a causa de la niebla en nuestra costa. Estoy seguro de que ninguno de los allí presentes podrán olvidar los minutos de ansiedad, en que la duda y la esperanza iban unidas. Tan pronto*

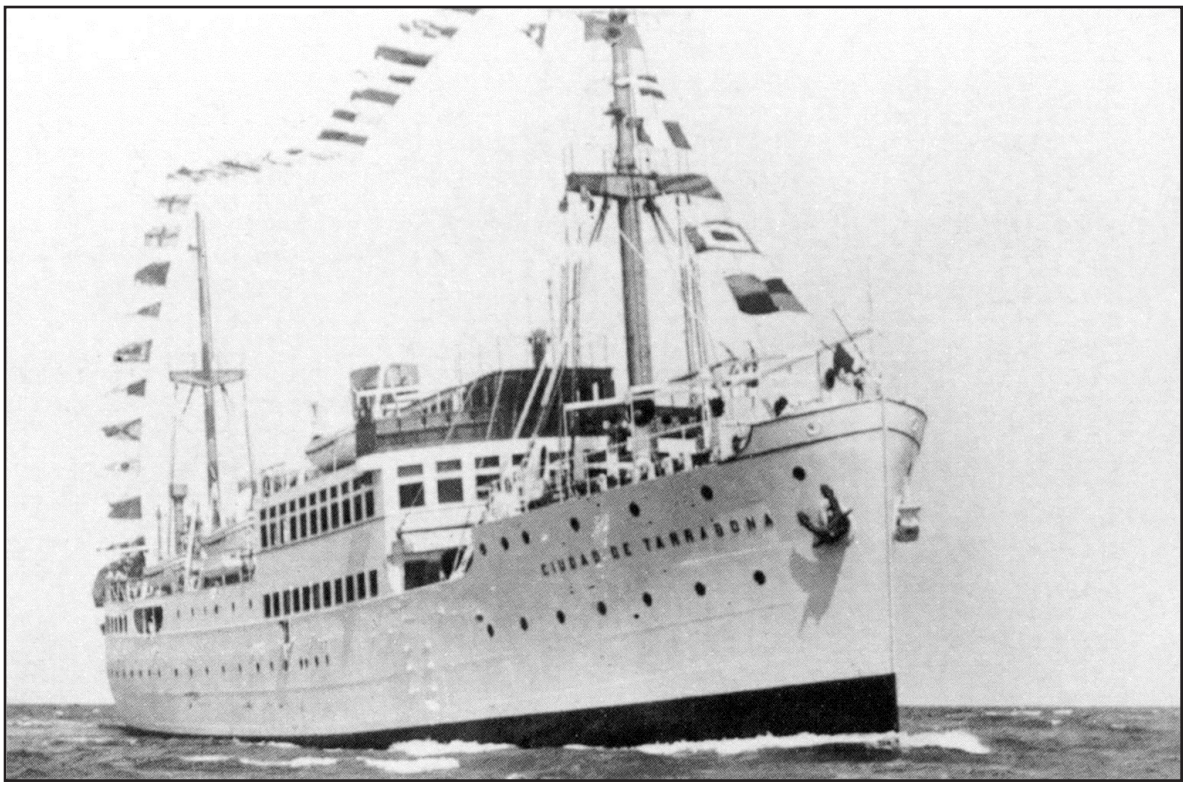
creían perder el barco como salvarlo. Nuestros ojos, fijos en el capitán, figura que no podía pasar desapercibida a nadie de los presentes que humanamente tuvieran corazón, veían aquel hombre que en su larga carrera de marino desafió y venció peligros, completamente agotado. El que fue fuerte y valeroso en otros días, era ayer un hombre vencido por la fatalidad que le niega hasta el derecho de defenderse sin tener culpa alguna. Por fin, unos minutos más de ansiedad, y gracias a la pericia y tenacidad de los extranjeros (cuya nacionalidad ignoro, pero cuyo trabajo admiro), el ***Rey Jaime II*** *se desprende de las rocas que durante varios días le aprisionaron. El momento fue de los que no se olvidan... Aplausos y lágrimas confundíanse. El capitán, preso de intensa emoción, no ocultaba su gran dolor, un dolor que será compartido con todos los corazones nobles de esta Isla que ante tanto sufrimiento, se olvidan de sus propios intereses para pensar en la desgracia ajena. No podía esperarse menos de la nobleza menorquina. Un espectador*".

> 1.49 *CIUTAT DE REUS*

A primeras horas de la mañana del 14 de noviembre de 1934 entraba el vapor de pabellón español ***Ciutat de Reus***, de 541 toneladas de desplazamiento, al mando de su capitán don Juan Trías y 18 tripulantes. Iba en lastre y se encontraba navegando desde Barcelona hasta Sussa donde tenía que embarcar diversas mercancías. Sin embargo, tras sufrir una importante avería en una de sus calderas, su capitán se vio obligado a entrar de arribada forzosa en Maó para que fuera reparada en los talleres Sucesor de A. Parpal y, una vez conseguido, reanudó viaje el 17.

> 1.50 *CIUDAD DE TARRAGONA*

Sobre la una de la tarde del 27 de febrero de 1936 llegaba a Maó el buque de la Cía. Trasmediterránea ***Ciudad de Tarragona*** después de verse obligado a capear un imponente temporal del N que le obligó a efectuar un penosísimo viaje, según manifestaría su capitán a la llegada. Había zarpado de Barcelona con buen tiempo y encontrándose en plena travesía había irrumpido violentamente el temporal que tuvo que afrontar durante varias horas, sufriendo en su transcurso varios desperfectos y acumulando varias horas de retraso, quedando por fin amarrado a las dos menos cuarto de la tarde. Sobre las doce y media de la noche un brutal golpe de mar le había roto con gran estrépito los cristales de tres ventanas de estribor a popa. Para evitar cual-



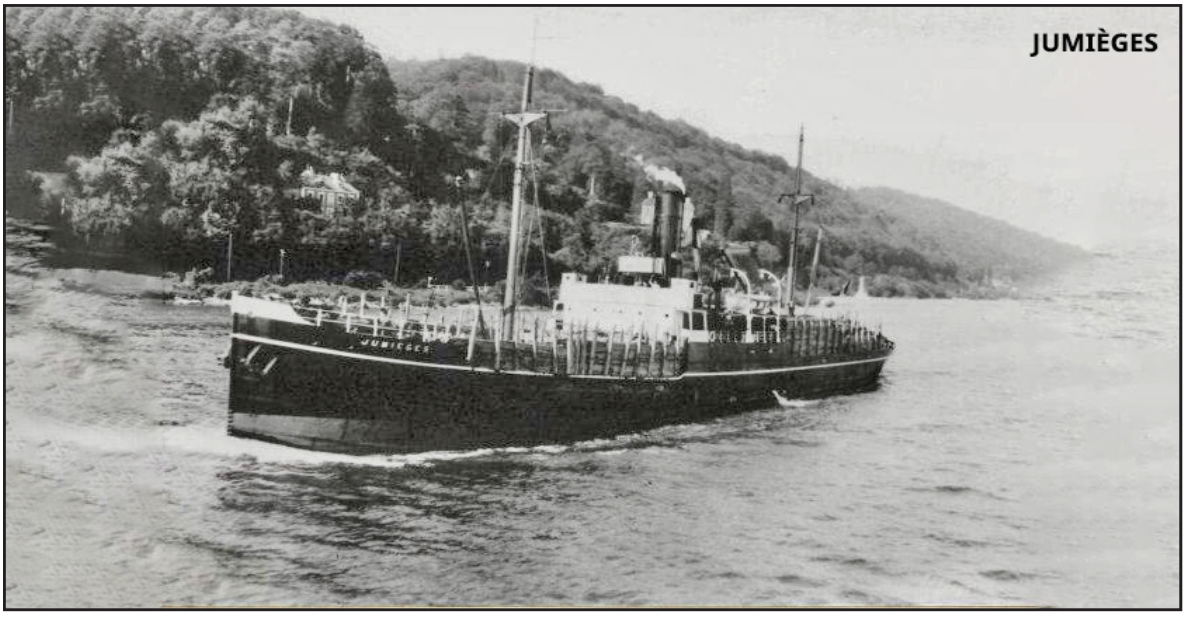
quier percance al pasaje que viajaba en cubierta fue redistribuido en las diversas cámaras. Cuando más arreciaba el temporal se produjo un falso contacto con lo cual se puso a sonar estrepitosamente el timbre de alarma durante un largo tiempo, motivo por el cual y en medio de una gran incertidumbre algunos pasajeros estuvieron pidiendo socorro, siendo atendidos por los camareros de a bordo. El lujoso Salón de Fumadores de primera clase, dotado y decorado con mobiliario estilo Renacimiento Español quedó destrozado al desprenderse los muebles de los tensores que los mantenían sujetos al suelo, por lo que habían comenzado a desplazarse sin ton ni son de estribor a babor hasta quedar inservibles. Algunas sillas del comedor de primera clase y otras de mimbre de la veranda-bar y cinco cristales de las ventanas de estribor de la proa también sufrieron las consecuencias de los fuertes embates del temporal. Por su parte, el ***Ciudad de Ibiza***, salido el 26 por la tarde de Maó sufrió consecuencias similares, teniendo que capearlo durante toda la noche y aprovechando un receso entrar de arribada en Alcúdia durante la amanecida, quedando fondeado a las ocho y media de la mañana del 27. Los daños sufridos en diversos mamparos de cristal de este último fueron cuantiosos puesto que la mayoría llegaron completamente rotos. El vaporcito ***Ciudadela***, sin embargo, llevó a cabo su travesía a Alcúdia sin novedad.

> 1.51 *JUMIÈGES*

El 12 de enero de 1942, los franceses se enteraron con dolorosa sorpresa del hundimiento del vapor carguero ***Jumièges***.

Eran aquellos tiempos de la Segunda Guerra Mundial y todos los días los periódicos y otros medios de comunicación anunciaban la pérdida de decenas y decenas de buques a causa de minas, torpedos, bombas y obuses. Pero que dos importantes unidades de la flota mercante francesa pudieran, en la misma tormenta, desaparecer, con la pérdida consiguiente de más 300 vidas humanas, podía parecer inexplicable, incluso para los verdaderos marinos. Sin embargo, la comisión de investigación, que examinó todos los informes y escuchó a numerosos testigos y técnicos, no encontró ninguna falta, ni siquiera una negligencia grave. La verdadera y profunda razón, era que corrían entonces tiempos terriblemente duros para los buques y los marineros de todas las marinas del mundo.

Se conocen los riesgos de la guerra en el mar pero, lo menos conocido, es que las flotas mercantes, más o menos diezmadas, ya no descansaban. Tenían que seguir el ritmo de un tráfico cada vez mayor, "porque la guerra devora y engulle las riquezas del mundo, incluso las de los no beligerantes". Las rutas eran cada vez más largas, porque había que zigzaguear y adoptar itinerarios complicados para zafarse de posibles enemigos. Y estas limitaciones afectaron considerablemente a la eficacia del transporte. Como consecuencia, los barcos no tuvieron respiro. Apenas llegaban y descargaban, tenían que volver a cargar y zarpar de nuevo. Las reparaciones



y reacondicionamientos se retrasaban hasta el extremo. Es más, comenzaba la carencia de materiales de reparación. Faltaba el combustible líquido como el fuel-oil y volvía a llegar el carbón, pero qué carbón: Piedras que dejaban un 35% de ceniza, suficiente para enterrar a todos los fogoneros en cada travesía.

Y luego vino un temporal que excedió todos los límites. Este temporal, del 6 al 11 de enero, probablemente seguiría siendo, para los meteorólogos más eminentes, un ejemplo de la desconcertante complejidad de los fenómenos que se proponen vigilar y, sobre todo, predecir.
No es que fuera imprevisible. Ya se había pronosticado el día 6. Pero la forma, el valor y la evolución de las bajas barométricas que afectaron al Mediterráneo occidental durante esos trágicos días no podían evaluarse con la precisión suficiente para permitir al navegante orientarse con provecho. Las previsiones meteorológicas de la mañana del día 6 eran malas, pero no tan alarmantes como para detener o desviar el tráfico.

El ***Jumièges*** zarpó de Tolón a las 17 horas del día 6 con destino a Bizerta y Túnez. Era un carguero de 1.870 toneladas de desplazamiento, y media 79,40 m. de eslora por 11,60 de manga. Había sido botado en 1913 por los astilleros Woodskinner & Co (Newcastle), bajo el nombre de ***Michael Whitaker***. El barco cambió de nombre ese mismo año y se convirtió en el ***Weltondale***, todavía bajo bandera británica. En 1921, se convirtió en ***Jumièges*** bajo la bandera francesa tras su adquisición por la naviera Worms & Cie. Cargado de carbón y cemento, con siete oficiales y veinte tripulantes a bordo navegaba cuando tuvo lugar la tragedia. Se trataba de un buque de carga rodada de veintiocho años, pero el Bureau Véritas le otorgó su primera clasificación en octubre de 1941 y su casco y maquinaria se encontraban en buenas condiciones. Sólo se recibieron dos mensajes: uno a las 0 h. 05, el otro a las 0 h. 31 del 7 de enero. Dos SOS antes del final. De la información facilitada por un antiguo capitán del buque se desprende que el barco gobernaba bastante mal. Es probable que una avería menor o incluso una presión insuficiente en las calderas, debida al carbón en mal estado, provocara que se pusiera de proa y que un vendaval más violento que los demás destrozara las tapas de las escotillas y llenara las bodegas. El único buque en condiciones de rescatarle fue el ***Lamoricière***, que llegó al lugar estimado del naufragio a las 3 h. 30. Pero al no ver nada, y encontrándose él mismo en una situación difícil, tuvo que abandonar su búsqueda. El buque de la armada francesa ***Impétueuse*** y el remolcador de altura ***Obstiné***, tampoco pudieron encontrar nada, y el ***Jumièges*** fue dado por desaparecido.

De su historia, decir que El Courrier Marítime del 1 de octubre de 1928, informaba que este vapor subía hacia Rouen cuando encalló en la niebla. La marea creciente lo puso de nuevo a flote y pudo llegar al puerto sin daños aparentes. En enero de 1938, su tripulación participó en una huelga que paralizó el puerto de Rouen.

> 1.52 *LAMORICIÈRE*

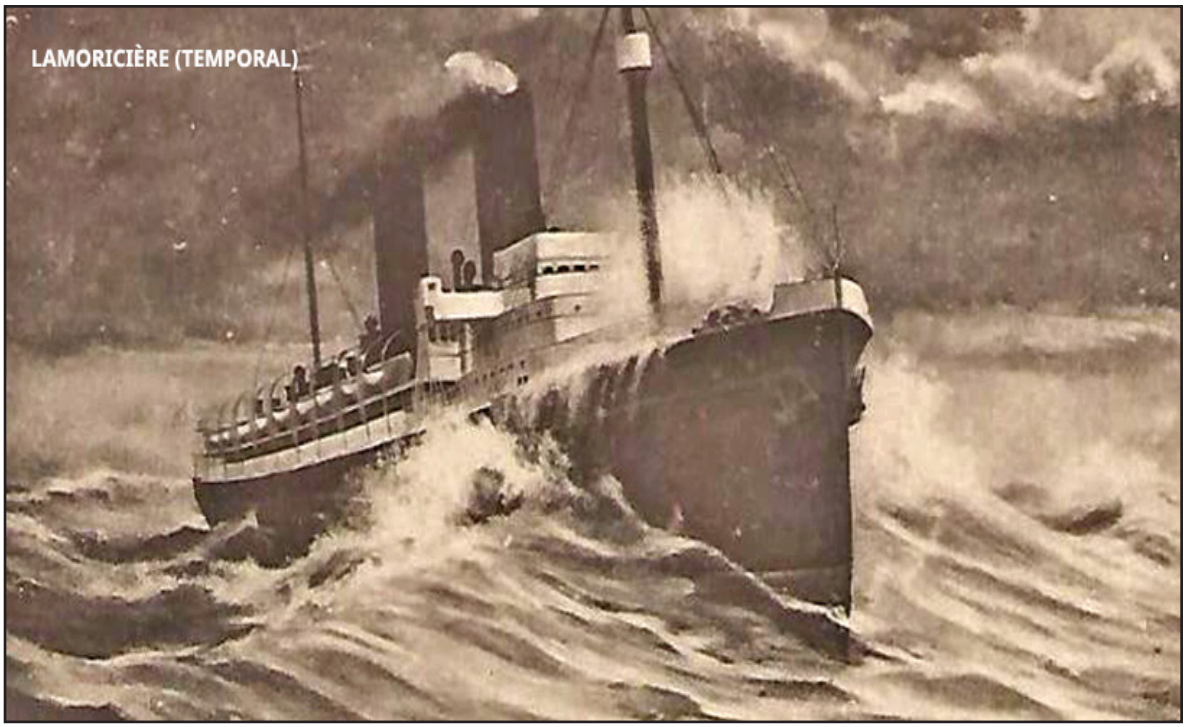
Una trágica noticia corría rápidamente en los ambientes portuarios del puerto de Maó con la llegada del vapor de la Cía. Trasmediterránea ***Rey Jaime II*** en la mañana del 10 de enero de 1942: a través de la T.S.H. de a bordo se había podido escuchar que un buque de pabellón francés parecía haberse ido a pique a unas seis millas de distancia al NE de la costa del Cap de Favàritx. El balance meteorológico que se daría esa misma jornada no podía haber sido más desfavorable para la Isla ya que, debido al fortísimo viento, durante los

ocho últimos días se había carecido de comunicación marítima con Barcelona. Había llovido intensamente e incluso nevado, cubriendo de blanco multitud de tejados. Donde más cuajaría la nieve fue en el centro de la isla y particularmente en Monte Toro. Las temperaturas descendieron asimismo hasta cotas muy bajas.

Varios mensajes de socorro y otras comunicaciones por radio habían cruzado el éter insistentemente durante las últimas horas. Entre ellos, a las once menos diez de la noche del viernes día 9, el S.O.S. del paquebote ***Lamoricière***, que así se denominaba el barco en apuros, se habría dejado escuchar desesperada e insistentemente, mensaje en el cual manifestaba encontrarse a la deriva a causa de tener la máquina parada y haber quedado sin gobierno. Gracias a diferentes informes hallados, así como informaciones de supervivientes, notas de prensa y otros medios, la historia de este naufragio ha podido reconstruirs, se podría afirmar, casi paso a paso.

Era este buque un liner clásico de casco de acero de 4.712 toneladas construido por los astilleros Swan, Hunter & Richardson, de Newcastle (Inglaterra) y dado de alta en la flota de la Compagnie Générale Trasatlántique francesa en 1921. Como características principales tenía una eslora de 112,72 metros, una manga de 15,24 y estaba propulsado por una máquina de vapor alternativa de cuatro cilindros de triple expansión de 8.000 caballos de potencia que movía 2 turbinas y 3 hélices capaz de conferirle una velocidad de crucero de 18 nudos. Su comandante era Mr. Joseph Milliasseau, un veterano marino, de estatura más bien baja y bastante apreciado por sus compañeros. A las 17:00 h. del martes 6 de enero había zarpado desde el puerto de Argel al mando de su comandante, conduciendo hasta Marsella 121 tripulantes y 272 pasajeros, de los cuales 88 eran militares que regresaban a su país de permiso reglamentario y un grupo de 16 niños con edades comprendidas entre los cuatro y catorce años pertenecientes al Centre Guynemer que, a su vez, viajaban acompañados de dos enfermeras de la Cruz Roja francesa. Regresaban a sus hogares tras haber estado acogidos por familias argelinas por causa del estallido de la 2ª Guerra Mundial.

Como ha sido citado, el buque no era nuevo pues había entrado en servicio en 1921 pero, merced a su excelente mantenimiento, se encontraba en perfecto estado para la navegación. Eran aquellos, sin embargo, años de plena ocupación alemana, de hambre y de penuria en Europa. Las calderas del buque, construidas inicialmente para funcionar mediante fuel-oil habían sido transformadas para hacerlo a base de combustible sólido, carbón, más económico sí, pero que disminuía drásticamente su potencia efectiva al no lograr las calderas alcanzar la presión adecuada, uniéndose a ello el que este combustible era también de muy mala calidad, siendo su nueva velocidad de crucero apenas 12 nudos. Y en estas condiciones, a pesar de que las condiciones de navegación para los pasajeros suponían un tormento, estuvieron ayudando a trasegar en un momento dado, con las cajas de alimentos y frutas de temporada que podían dañarse en la posibilidad de que fueran a parar al suelo. El caso es que el buque estaba viéndose obligado a



afrontar un durísimo temporal. El pailebot de matrícula menorquina ***Flor del Mar*** se encontraba refugiado en el interior de *cala en Turqueta* y el correo ***Ciudad de Mahón*** también estaba retenido en el puerto de Barcelona, no pudiendo rendir viaje hasta Maó.

El miércoles 7, en el transcurso de la madrugada, cuando se encontraba sometido a las durísimas y huracanadas rachas de viento de NW (*mestral*) procedentes del golfo de León que le impedían ya navegar a más de 3 nudos, una filtración de agua se abría súbita e inoportunamente en las carboneras aunque, puestas las bombas de achique en funcionamiento y mostrándose aparentemente la situación controlada, el capitán ordenaba se mantuviera el rumbo a su destino inicial. Sin embargo, pronto se podría comprobar que la fuerza con que entraba el agua era superior que la capacidad de evacuación de las bombas, por lo que no tardaría en inundar las carboneras mojando el carbón que contenían, momento a partir del cual encontraría grandes dificultades para su ya de por sí defectuosa combustión, con lo cual la máquina perdía aún más, gran parte de su limitada potencia y su rendimiento.

Transcurrían las diez y media de la noche del jueves 8 de enero. Mar abierta al NE de la isla de Menorca. En el centro del puente de gobierno, el comandante Milliaseau levantaba suavemente la lona que protegía el cristal del compás de navegación de su barco. Sin embargo, su mirada estaba dirigida bastante por encima de la rosa de los vientos, hacia aquella oscuridad total, en el corazón mismo de aquel temporal huracanado que había asaltado al ***Lamoricière*** nada más salir de Argel. Un durísimo temporal, nacido de una depresión ciclónica encajada en la zona de Gibraltar y que se desplazaba hacia el noreste, había tomado la forma de un viento NNW, que se colaba en el lecho del *mestral* y que no era *mestral*. Desde el momento en que había zarpado del puerto, había fijado su mirada en aquellas inmensas masas de agua gris que se precipitaban en forma de grandes olas compactas hacia el barco, y en el cielo, en el que un aliento helado y amargo traía consigo una espesa niebla. Aquel viaje le enfrentaba a un viento más violento y a una mar más profunda de lo habitual por estos lares a los que estaba acostumbrado.

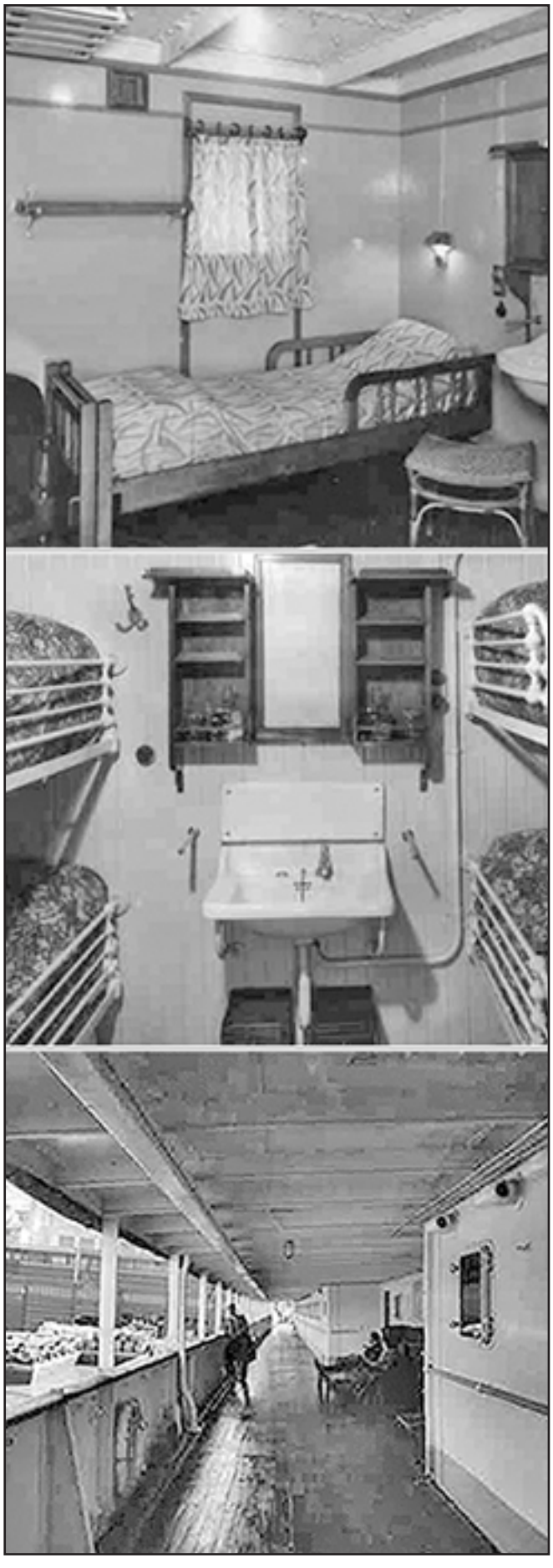
¿Qué clima encontraría el ***Lamoricière*** más allá de las Islas Baleares? Para averiguarlo habría tenido que sondear la atmósfera, obtener información a través de las estaciones T.S.H. costeras y de los barcos que se encontraban, como él, en alta mar. Pero estaba prohibido. Estaba obligado el silencio. Eran tiempos de guerra. Y su barco carecía de suficiente fuerza motriz. Los fogoneros estaban exhaustos manteniendo la presión con un pésimo carbón, que ardía muy difícilmente. Durante toda la mañana del día anterior había estado escudriñando la aparición de las islas Baleares por encima de las crestas de aquellas descomunales olas. Las había descubierto tarde y, apenas sobre las 16:30 h, el barco había pasado por el través del cabo *Bajolí*, en Menorca. Navegando ya con siete horas de retraso, y al norte de las islas, el viento había vuelto a refrescar. Y de qué manera. El mar, cuyas olas golpeaban furiosas contra el castillo

de proa y desde la cubierta de proa por babor contra el propio puente, se había acrecentado. Parece ser que allí también, en la cuenca norte del Mediterráneo, circulaba otra depresión ligada a la de Gibraltar. Se había producido un enorme agujero en movimiento en algún lugar de la atmósfera, hacia el cual las capas de aire colapsaban, alterando el medio. Y en estas condiciones se llegaba a las 23:00 h y, cinco minutos después, el oficial operador de la T.S.H. de a bordo, Jean Lejean, le informaba de una llamada de socorro recibida procedente del carguero ***Jumièges***: "Llamada general. Averías graves. No podemos continuar con nuestra derrota. Bodegas inundadas. Posición 40° 25' N - 4° 25' E". El carguero llevaba a bordo 20 hombres. La posición actualizada estimada del ***Lamoricière*** fue marcada en la carta, más el rumbo a seguir trazado desde estas coordenadas hasta el punto, en el este, donde se calculaba se encontraba el ***Jumièges***, así como la variación y la deriva a aplicar. Aquella situación no se encontraba muy alejada de la registrada en aquellos momentos. Milliasseau llamó entonces por teléfono a su Jefe de Máquinas.

- ¡Señor Trautmann!
- El oficial al mando (le contestó)
- Un carguero corre peligro a unas pocas millas al este...
- El calentamiento es complicado y la lubricación es mala. ¿En el este? Vamos a...
- Sí, lo sé, nos vamos a encontrar casi al otro lado del mar, vamos a retroceder terriblemente, pero tiene que hacerlo, Trautmann. Maniobro y bajo a las máquinas. Hablaré personalmente con los hombres...

El comandante Milliasseau miró la aguja náutica. La orden que daría arrojaría el barco al otro lado del mar, ese mar tan enfurecido y la proa caería a estribor, mientras el flanco de babor sería el que recibiría los furiosos embates del temporal. Su derrota sería paralela a las olas. A partir de entonces el barco navegaría, unas veces en las profundas simas, y otras en las crestas. También pensó en los paleadores cavando en el carbón, trabajando en los estrechos y caldeados pasillos de la cámara de máquinas.

- ¡Atención! exclamó a los oficiales del puente, antes de dejarlo, con voz baja y tranquila.
- ¡Atención!, repitió el Sr. Courbon, se-



gundo oficial, que estaba de pie junto a la puerta.
- ¡Atención! repitió igualmente el timonel, siempre atento a su Comandante.
- ¡La caña a estribor! ordenó Milliasseau.
- ¡A estribor!, repitió el timonel.

Y el ***Lamoricière*** comenzó a navegar al nuevo rumbo en busca del carguero ***Jumièges***. Milliasseau pensó en cumplir su promesa; en los hombres que trasegaban por la sala de calderas, quienes, para ayudar a otros compañeros que se encontraban en serios apuros, no tenía duda alguna, lucharían aún más si cabe. Salió del puente, llegó a la cubierta de la chimenea, respiró hondo al abrigo del salón, se liberó, avanzó un paso para encontrarse durante dos o tres segundos en plena furia del viento, mientras el ***Lamoricière*** estaba a estribor de la mar y una gran ola impactaba en su flanco de babor. Luego, continuó descendiendo por otra escalera y, finalmente, entró en el interior de la nave. Milliasseau bajó aún más llegando, después de un rápido descenso, al corazón mismo del barco. En las profundidades del casco, el contacto con el mar es casi directo. El agua te rodea y te domina. Uno siente físicamente su forma de tomar las líneas del casco y se escucha perfectamente el sonido que se genera con el roce.

En el momento en que se calentaba con fuel-oil, el ***Lamoricière*** poseía en sí mismo una reserva de fuerza y, sin dificultad, aumentaba su velocidad. Si apretaban un poco la presión, llegaba a desarrollar los 16,5 nudos. Entonces, en un clima muy tranquilo, vibraba ligeramente. Se podía sentir su poder agarrando un pilar con la mano. Día y noche, era una especie de ronroneo que daba confianza. Con mal tiempo, su comandante lo lanzaba a darle la cara o lo desviaba, pero siempre había esta fuerza en él. "¡Por favor, dé un poco más de velocidad!", ordenaba el comandante y, un maquinista, giraba levemente un volante con lo que la presión aumentaba. Pero ya no había petróleo para alimentar las máquinas como en los inicios del barco. Eran tiempos difíciles y había escasez de combustibles. Durante la transformación, se habían practicado tres aberturas en el casco, a cada lado. Se aflojaron las tuercas de las planchas afectadas y sustituidas por puertas de acceso estancas, y transformados los hogares de las calderas para recibir el nuevo combustible, el carbón, que había pasado a ocupar los antiguos tanques de aceite pesado (fuel-oil). Y porque tampoco había más antracita, el carbón mineral, aquel carbón que dura mucho tiempo y da mucho calor, se había vuelto inalcanzable, pues estaba al servicio de los alemanes. Por las nuevas aberturas de la bodega, se había cargado un sucedáneo de carbón apagado, que ardía mal y además, obstruía los conductos. El ***Lamoricière*** había perdido con ello su reserva de fuerza. En un mar plano y con atmósfera tranquila, su velocidad se había visto reducida a los doce nudos. Pero luchando contra aquella fuerte mar levantada por un poderoso viento huracanado, que presionaba contra las superestructuras, avanzaba a tan sólo 7 nudos y, para mantener esta velocidad, los fogoneros tenían que emplear toda su fuerza. Por ello siguieron limpiando las chimeneas y alimentando los fogones de las calderas sin cesar. Trazando constantemente el paso a las llamas, hundían sus palas en un carbón que formaba una costra gruesa y dura, con el fin de airearlo y soltarlo. Al acceder a la sala el comandante Milliasseau los encontró casi desnudos y chorreando sudor, sucios de hollín,

FOGONEROS TRABAJANDO EN LAS CALDERAS

forcejeando y llenando las bocas del monstruo, limpiándolas y llenándolas de nuevo. Pero la presión no aumentaba. El vapor carecía de relajación. Durante unos minutos Milliasseau estuvo observando el trabajo de aquellos hombres, entorpecidos en sus movimientos por la estrechez del pasillo hecho para la antigua calefacción del fuel-oil, tambaleándose sobre las cenizas que se acumulaban y sobre el carbón que traían los fogoneros. Y, tan ansiosos estaban por servir el fuego, que sólo habían mirado una vez al comandante del barco, casi sin percatarse de su presencia.

- Escuchen -les dijo sin alzar la voz- Hay marineros cerca de aquí cuyo barco se está hundiendo. Es por ellos que les he pedido un esfuerzo más duro, más sostenido. Si llegamos a tiempo, tal vez podamos salvar a algunos... El balanceo era extremadamente violento. Los embates recogían y arrojaban por el costado de estribor la nave y a veces, también, adrizándose ésta fuera de tiempo y mostrando su costado de babor, recibía otro impacto brutal.

A su regreso al puente, el comandante se enteraba de una segunda llamada procedente del ***Jumièges***: "Llamada general. S.O.S. Situación 40° 35' N 04° 25' E. Bodegas llenas de agua".

Con el alma angustiada, Milliasseau volvió a ocupar su lugar frente a la bitácora, llevándose los prismáticos a los ojos. Sintió su barco arder, gobernaba mal, y sabía que era atacado por un mar destructor. Pensó en los pasajeros a su cargo, sorprendidos en su sueño, empujados y arrojados contra las barreras de protección de las literas. Pensó en el abrumador trabajo de los estibadores y fogoneros. Y también pensó en los hombres del ***Jumièges***, en peligro de muerte a bordo de un barco lleno de agua e incapaz de resistir por mucho tiempo en semejante mar. ¿Resistiría el carguero hasta que llegara? Y si lo veía, ¿qué maniobras podría intentar para auxiliarle, para recoger a su tripulación?. Un marinero le sacó de su ensimismación:

- Comandante, el Sr. Trautmann lo está llamando por teléfono.
- Hable, dijo Milliasseau tras apoderarse del auricular.
- El oficial al mando. Es imposible mantener la presión. Déle a los hombres unos minutos de descanso. Voy a poner un poco de orden aquí, quitar las cenizas, limpiar el carbón...
- Bien. Me pondré a la capa. Avíseme cuando esté listo.

Unos minutos más tarde, el ***Lamoricière***, en equilibrio, se asentaba a horcajadas sobre las olas. Aprovechando esta especie de calma, Milliasseau se inclinó sobre la carta náutica, calculó la velocidad, siguió con la punta del lápiz la ruta que iba desde el punto en que el vapor había cambiado de rumbo, hasta el punto en que se estimaba se encontraba el carguero.

- Cuídate, pensó para sus adentros como si tuviera al barco en apuros frente a sí. No estamos lejos...

Poco después, Trautmann volvía a telefonear:

- A sus órdenes, Comandante. ¡Estamos listos!

Nuevamente vaciló, para ordenar seguidamente:

- ¡Timón a estribor!

El buque viró hacia estribor en la primera depresión del oleaje como un hombre que cede y nuevamente comenzó a rodar en los profundos surcos, no tardando en ser nuevamente arrojado y sacudido a estribor y babor; nuevamente las gruesas y pesadas olas habían comenzado a caer sobre su costado de babor.

Milliasseau, el primer oficial y los hombres que se encontraban en el puente, miraban y escuchaban como los marineros saben mirar y escuchar en la mar, pero no se veía luz en el cielo, no se veía ningún resplandor en el agua, no se escuchaba ningún grito. A veces un destello atraía la mirada: era una fosforescencia en la cresta de una ola. A veces, una especie de

llamamiento prolongado y desgarrador sobresaltaba a los hombres: era un aullido peculiar del viento. De repente, una ola más brutal a las existentes arrancó al segundo oficial, Courbon, de la esquina del puente desde donde estaba observando la mar y le hizo caer al suelo. Uno de los marineros corrió hacia él, lo agarró firmemente por debajo de las axilas y le ayudó a incorporarse. ¿Resultado?, un tobillo dislocado y Courbon tuvo que ser llevado hasta su camarote.

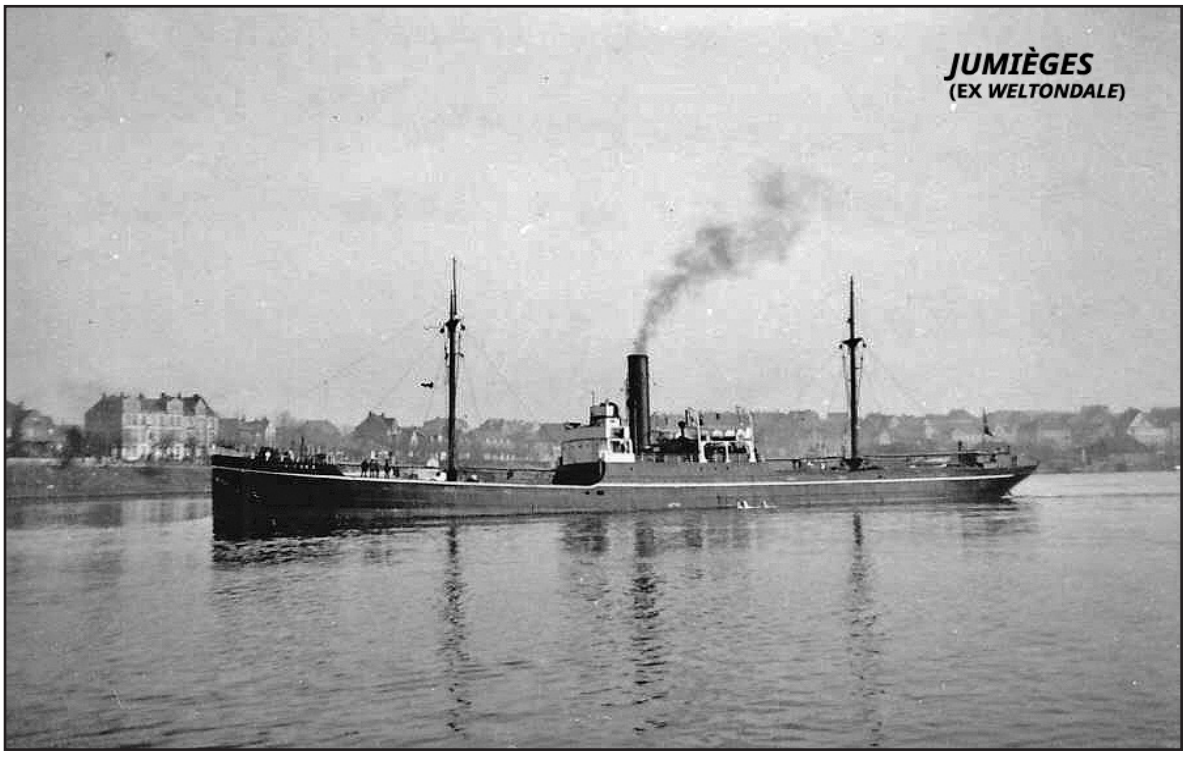
Durante otra hora, el ***Lamoricière*** se dejó llevar por las olas. Milliasseau, estaba abatido por aquella larga inmovilidad. Con la cabeza un poco hacia adelante y el rostro castigado por el viento helado, dejó caer los prismáticos sobre su pecho, que enderezó. Después del trágico aviso de "Bodegas llenas de agua", el ***Jumièges*** había dejado de responder a las llamadas del ***Lamoricière***. A partir de ahí, cualquier esperanza de encontrarlo resultaría baldía.

Pero el tiempo perdido en el desplazamiento en su ayuda y la inútil búsqueda entre las enfurecidas aguas de los miembros de su tripulación, es muy posible que marcaran también la trágica suerte final que se acercaba al liner.

Pronto se constataba a bordo del buque el riesgo de que las reservas de carbón fueran insuficientes si el mal tiempo persistía, de modo que Milliasseau acordó con los demás oficiales enmendar nuevamente para arrumbar hacia Marsella.

- ¡Atención! indicó nuevamente Milliasseau a sus oficiales, tras haber corregido desde la carta de nuevo el rumbo hacia Marsella y mientras el timonel mantenía aferrado el timón para mantenerse en su nuevo rumbo. Transcurrían entonces las 01:00 h del día 8. Al poco tiempo, Trautmann, después de haber hecho limpiar los pasillos de las calderas y traer carbón previamente seleccionado, había entrado en la bodega, poco después de que el comandante Milliaseau volviera a poner su buque a rumbo. Con los pies hundidos en el carbón desmenuzado, Trautmann avanzaba con dificultad. Cuando el buque se hundió por su estribor, tuvo la impresión de que el gran mamparo de babor, sacudido por un fuerte impacto, se elevaba por encima de él como si fuera a caer y aplastarle. Para evitar ser arrojado, y con las manos detrás, se desplomó sobre el carbón. Sucedió que sus manos se hundieron en una especie de barro... "Agua", se dijo sorprendido. Se levantó, se acercó al gran mamparo y miró hacia arriba. Frente a él, en el casco se encontraba una de las nuevas puertas de carga para el carbón. En ese momento, una gran ola la golpeó como un ariete, y el agua afloró abundantemente alrededor de la misma: con ello la chapa se había doblado por el duro impacto y por su lado derecho había perdido la estanqueidad y entraba el agua en gran abundancia. Trautman comprobó las otras dos puertas de babor: también estaban dejando pasar el agua. Ahí estaba su origen.

El comandante Milliasseau esperaba impaciente el amanecer. Quería ver el mar, ver al adversario al que se enfrentaba y ver cómo resistiría el ***Lamoricière*** el ataque. A las 16:00 h. en



punto, había enmendado rumbo hacia Marsella, y el mar que encontró ante sí era aún mayor que cuando había desviado el barco, más agresivo, más salvaje en su rápida sucesión de embates. La dirección del viento, a veces cargado de agua helada, tan densa y pesada que formaba una masa con las olas, no había cambiado sensiblemente. El ***Lamoricière*** se había topado con un muro compacto de aire y agua, lanzado hacia delante, en el que se vio forzado y tuvo que hundirse, vibrando sus planchas metálicas bajo la presión, el esfuerzo y la resistencia. La luz invernal llegaba lentamente, penetrando en las nubes bajas y grises arrastradas por las ráfagas, tocando las crestas de las olas sin alcanzar sus negras oquedades.

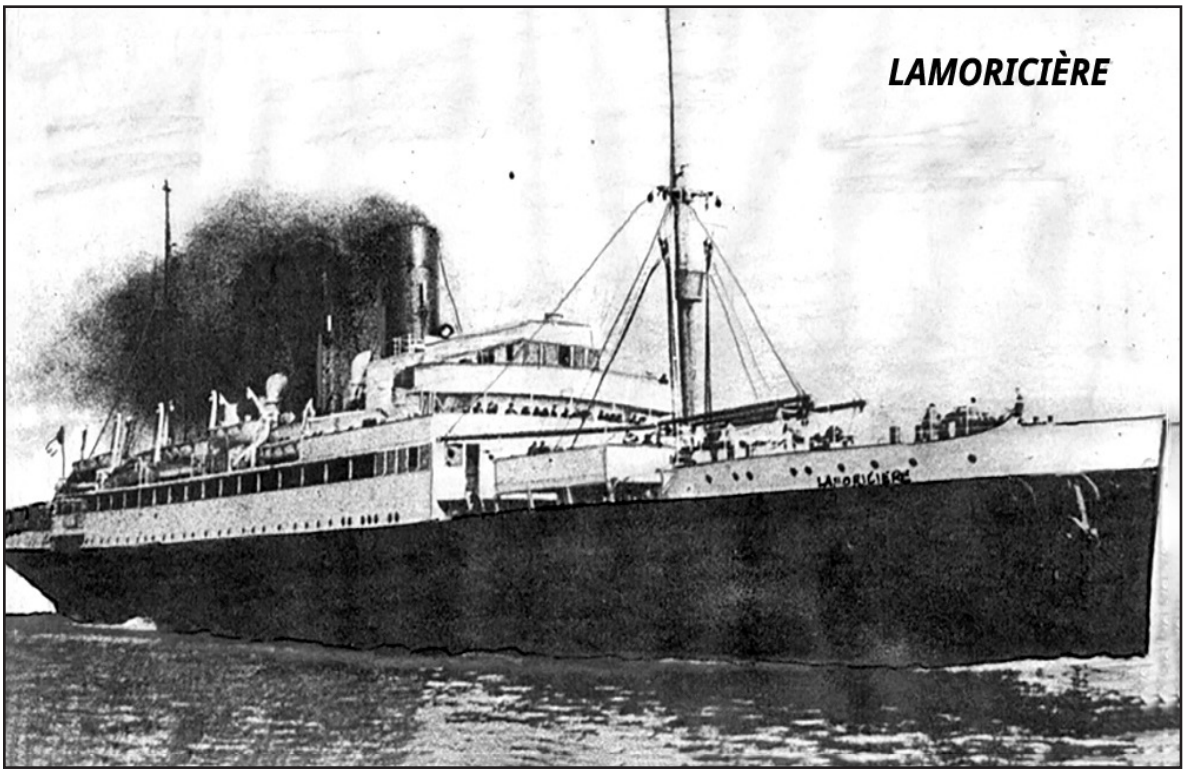
Las olas se sucedían con tal rapidez que apenas la proa del barco se había precipitado en la especie de abismo que dejaba una de ellas, una nueva ola dominaba el castillo de proa y se estrellaba contra él. Pocas veces el buque había sufrido un asalto tan sostenido y constante. El mar, cuya fuerza era inagotable, no sólo se renovaba constantemente, sino que aumentaba su fuerza sin cesar, golpeando sin tregua. Gracias a sus cualidades de flexibilidad y resistencia, esquivando ciertos golpes y soportando bien los que le sorprendían, se mantenía firme.

En la cubierta del salón, algunos pasajeros, cuyos ojos reflejaban la inquietud que habían sentido durante la noche, al no haber comprendido los movimientos aparentemente desordenados del buque, aparecieron, deslizándose a sotavento, a lo largo de un mamparo, mirando durante unos minutos el mar abierto, el cielo y el agua, que se les escapaban. Luego, temblando, desaparecieron. A pesar de la baja presión, Milliasseau no se habría preocupado seriamente si no se hubiera dado cuenta de que el agua entraba en las carboneras, como le había señalado el jefe de máquinas. Era constante, con fuertes oleadas, mientras bañaba el carbón.

Un poco más tarde se entraba a una zona donde el mar, sin que hubiera aumentado el viento ni la fuerza de las olas, estaba aún más agitado. Sólo se había arrugado más. Aquí, apenas veinte metros separaban cada ola de la siguiente, y las depresiones se habían hecho más profundas. La proa se hundía más, las masas de agua golpeaban más a menudo el barco, con lo que el agua penetraba con más fuerza por las puertas de las bodegas. Se escuchaba la voz angustiada de Trautmann:

- El carbón que estamos echando a paletadas llenas y que ya quema mal cuando está seco, está empapado, decía

Milliasseau tampoco había podido aligerar el barco. A esta velocidad, estaba protegido de las olas por sus propios remolinos ya que una especie de cordón de agua se formaba a lo largo de su costado, contrarrestando los golpes con su suave espesor. Sin embargo, a pesar de la incansable paciencia del timonel, que hacía todo lo posible por aminorar el impacto de los



Le Commandant MILLIASSEAU sur le pont du « Lamoricière »
(T. W. 16.220).

embates, el fogoso ***Lamoricière***, que unas veces casi cabeceaba las olas y otras las esquivaba, se esforzaba por mantener el rumbo que se le imponía. Un timón sólo puede actuar cuando se apoya en la velocidad, y era todo el cuerpo del barco el que se deslizaba de un lado a otro en las masas líquidas, liberándose del cordón de agua, dejándolo delante o detrás suya, y perdiendo con ello su protección. Las nubes se hicieron más finas. Milliasseau levantó la vista y vio a través de las nubes de encaje el disco blanco del sol, como si lo llevaran a una velocidad vertiginosa hacia el noroeste. Eran las nubes, el viento y el agua que corrían. El sol, inmóvil e impasible, observaba la lucha del barco.

- Sr. Cecchini, dijo el capitán al tercer oficial, el sol se está asomando, calcule nuestra latitud.

Empujado por el movimiento de cabeceo, inseguro de su equilibrio en el barco, que se escabullía, el oficial se esforzó por agarrar el sol blanco, a veces informe, en el espejo que tenía entre sus manos. Finalmente, lo sujetó y lo dejó deslizarse por el horizonte. Pero, ¿por qué tenía que ampliar el ángulo? ¿Sería errónea la estimación? Por un momento, el sol pareció inmóvil, luego se despegó del horizonte. "Mediodía", dijo el oficial. Pocos minutos después, se conocía el resultado: una latitud de 60 millas al norte de Menorca.

- Sesenta millas, murmuró Milliasseau, que se había inclinado sobre la carta junto al oficial. Pensaba que estaba a 150 millas de las islas. Los embates del mar tenían más efecto sobre el ***Lamoricière*** de lo que él creía. Resistía peor de lo que él pensaba. Desde *Bajolí*, el barco había perdido 100 millas. Había perdido más de 5 millas por hora. ¿Cuál era su velocidad? Milliasseau echó una larga mirada al mar. Parecía que todo el Mediterráneo estaba en movimiento. Toda el agua y todas las masas de aire. Era un enorme río de agua y aire en el que su barco estaba completamente atrapado, en el que no escapaba ni una pulgada cuadrada del casco, ni un solo cabo, un torrente que actuaba sobre la obra viva, sobre la obra muerta, sobre las superestructuras, de las que un elemento, el agua, seguía actuando escurriéndose tras cada ola, haciendo tambalear la marcha del mismo.

¿Cuál era su velocidad? ¿Se podía hablar de velocidad? ¿Cuántas millas consiguió ganar en una hora, pegándose al agua que se filtraba a toda velocidad a su alrededor, en la que las hélices sin fuerza se enganchaban mal? ¿4 millas, 5 millas quizás...? Pensaba Milliasseau:

- Así pues, anoche, cuando me desvié, me encontraba a 50 millas de mi punto estimado. Mi nueva ruta no me llevaba hacia el ***Jumièges***, sino a 50 millas al sur del punto donde se estaba hundiendo.

El mar había comenzado por arrancar de sus engastes las trenzas de cáñamo que hacían estancas las puertas de carga del carbón. Colocar otras resultaba del todo imposible; habría sido necesario abrirlas, y las aguas del mar se habrían precipitado enloquecidas al interior. Aquellas puertas se habían debilitado por la curvatura adquirida por las planchas de metal, culpa de los durísimos embates. Recibió toneladas de agua en el castillo de proa, que echó el barco hacia atrás mientras se sacudía. Tenía toda una mar impresionante en contra y aún así conseguía avanzar. Sus costados estaban casi vacíos, con espacio para unas miles de toneladas de carga. Lo preocupante era que el agua entraba en las bodegas. Los hombres cargaban un carbón completamente empapado en carretillas y pronto hundirían las palas en el barro.

- Capitán -llamó el jefe de máquinas-, la combustión es cada vez más difícil. Los hombres ya no pueden dar más de sí. El agua corre de las carboneras a la sala de calderas.

- Suba conmigo al puente, respondió Milliasseau.

El comandante había pedido al capitán de corbeta Lancelot que también le acompañara en el puente y al Sr. Nougaret, segundo oficial, que asistiera a la reunión que iba a celebrarse seguidamente. Eran cuatro contrastados y expertos hombres de mar. Trautmann tomó la palabra:

- Los hombres se están quedando sin fuelle, están agotados -dijo- pronto echarán tanta agua

como carbón en los fogones de las calderas, y sólo quedan 80 toneladas de carbón... ¡80 toneladas! Milliasseau vio el inmenso mar embravecido que les separaba de Marsella, cuya distancia tendría que ir reduciendo milla a milla, navegando a 5 nudos, a 4 o, tal vez, a 2... ¿Durante cuántas horas, o, durante cuántos días? Si podía navegar hasta Menorca para buscar su protección y esperar la encalmada en el puerto de Maó o al abrigo de su costa sur, podrían reorganizarse, ajustar la máquina del barco y carbonear, puesto que que no quedaba combustible ni para llegar a Marsella y ni siquiera para intentar ganar Barcelona.

- Esto es lo que pienso, -dijo entonces Milliasseau- cambiamos de rumbo y ponemos el ***Lamoricière*** al abrigo de Menorca. Una vez allí, Trautmann, usted tendrá la calma suficiente para detener la entrada de agua y poner en orden las bodegas en lo posible.

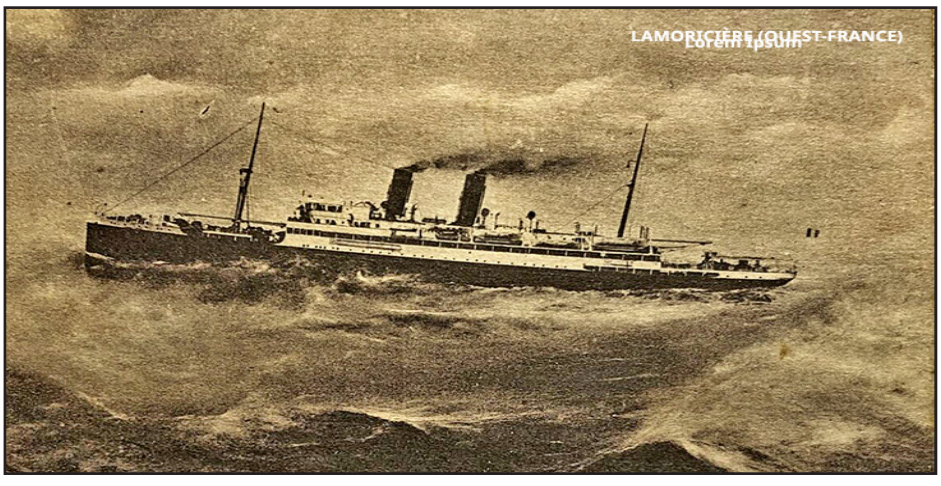
Nougaret y el capitán de corbeta estuvieron de acuerdo con la idea del comandante.

- Quería preguntarle... -respondió el jefe de máquinas.
- Señor Trautmann -dijo el comandante-, ¿aún no ha salido de dudas... ?
- ¿Por qué?, inquirió Trautmann
- Necesitamos mucha presión para dar la vuelta al barco.
- Lo conseguiremos, comandante.
- ¿Cuándo?
- Deme una hora.

El mar, la posición de ***Lamoricière*** en relación con el mar y la tierra, y la ruta que tendría que seguir el barco para llegar al abrigo de Menorca dictarían la maniobra que Milliasseau tendría que ordenar se llevara a cabo. El mar era de NNW. El barco recibía el temporal por babor y se encontraba a unas 50 millas al NW del extremo occidental de Menorca. La virada acertada que le haría falta para doblar esta punta de la forma más abierta porque la mar le metería encima, pasaría por hacer rumbo S20W. Debía de cambiar de bordo con el viento en contra. En el centro del puente, en el puesto del comandante, junto al compás de gobierno y frente a la escotadura de la lona almidonada por la sal que permitía ver el extremo de la proa, donde puede imaginarse cómo el filo de la roda corta el agua, en este lugar donde la mirada abarca también a todo lo ancho, de estribor a babor, Milliasseau esperó a que la maldita presión hubiera aumentado....

Conocía la lucha que Trautmann y sus oficiales libraban en la sala de calderas para dar un poco más de fuerza al buque. Nougaret, que iba y venía entre el puente y las máquinas, le dijo que el agua circulaba entre los pañoles y las salas de calderas, que el carbón se seleccionaba a paladas y que los hombres, jadeantes por el enorme esfuerzo que estaban llevando a cabo, no se tomaban ni un segundo de descanso. Estaba seguro de ello.

A las 15:00 h. sonó el timbre del telégrafo que comunicaba el puente con la sala de máquinas. El comandante había dado las órdenes, las máquinas se ajustaron y el timón se puso en posición, pero el ***Lamoricière*** no obedeció inmediatamente. Habría necesitado esa reserva de fuerza que ahora ya no poseía, para lo que bastaba con dar un poco más de obertura a los pesados grifos de aceite. Ahora cada gramo de presión era conseguido y mantenido por el esfuerzo humano. Con Trautmann y los oficiales de máquinas eran veinte hombres los que sostenían el barco, oponiéndose a las olas que lo empujaban a estribor. Y lo consiguieron. El barco ganó unos grados a babor, mientras su proa se hincaba más profundamente en la muralla del agua para ponerse de cara al viento. Entonces Milliasseau sonrió, pues había ganado... pensó. Entonces, aún obedeciendo, el ***Lamoricière*** viró a babor. Podía ceder ya, tenía que ceder, tenía que dejarse llevar por las olas, atravesar el mar... Temía el gran balanceo que pondría el barco patas arriba, pero con suerte sólo duraría unos minutos. Luego, la nueva situación aliviaría al barco.



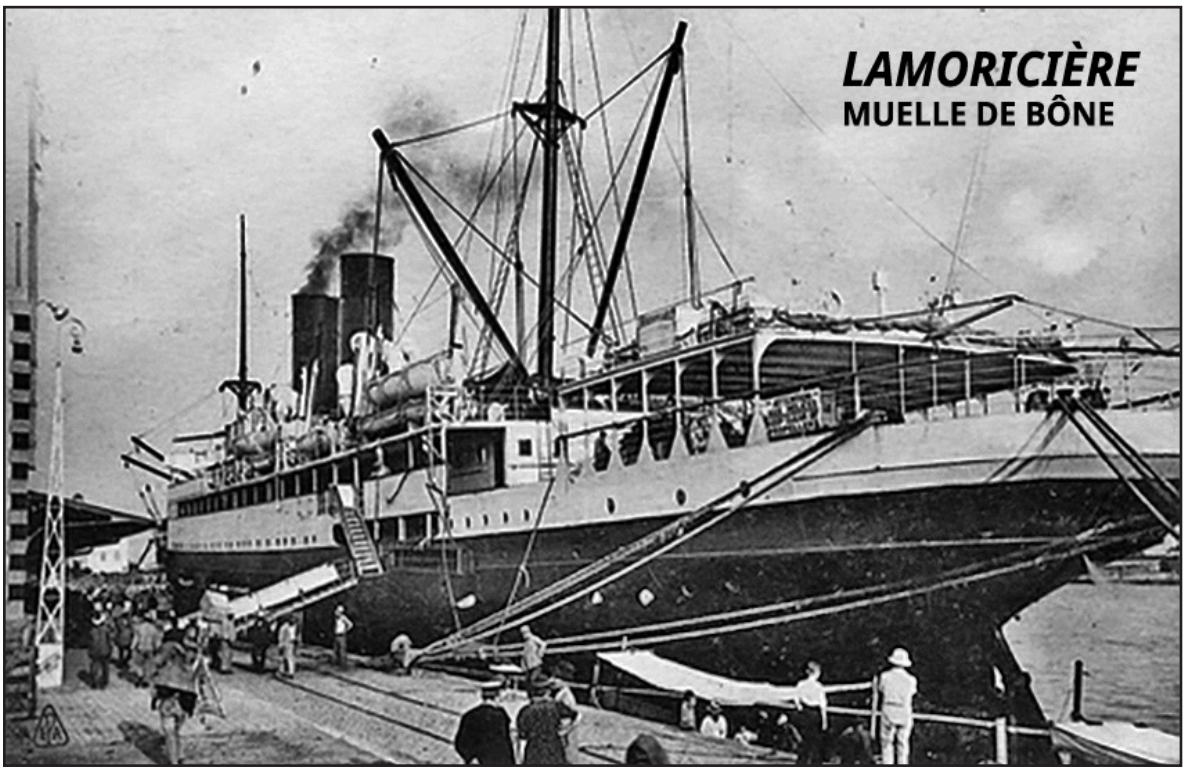
"¡Cuidado!" se dijo para sí. El oleaje no se hizo esperar. Las olas to-

AL FONDO, CAP DE FAVÀRITX, HOY SEÑALIZADO CON UN FARO

maron el barco por su costado de estribor y lo lanzaron a su profundo seno. "¡Cuidado...! volvió a pensar, y el barco navegó la inmensa ola. No duró mucho, pero duró. El comandante se volvió hacia el timonel, que hizo un gesto de impaciencia, y miró a los angustiados oficiales. Atravesado a la mar, el barco quedó como muerto por el esfuerzo... ya no obedecía. El timón seguía siempre a babor, las hélices cavitaban en el agua, pero el ***Lamoricière*** estaba paralizado, ya no se movía. Al ver su barco inerte atravesado al mar, Milliasseau pensó que se había alegrado demasiado pronto cuando había resistido a las olas. La fuerza y la dirección del viento, la fuerza y la dirección de las olas, la forma del barco, su carga, la proporción entre las obras viva y muerta y la velocidad, habían dado al barco su posición de equilibrio... frente al mar. Para romper esta posición de equilibrio, para arrancar el buque de los profundos senos del agua en los que rodaba su gran casco, era preciso alterar uno de estos elementos. Dios era el dueño del viento y de las olas; el marinero podía intentar influir en la velocidad... "Velocidad!" había pensado Milliasseau, abrumado por su impotencia, por la impotencia de los fogoneros y los maquinistas. Dependían de la presión, de los débiles brazos y esfuerzo de los hombres, del barro negro, presunto combustible, que las palas vertían en las bocas de los fogones. ¡La velocidad! Había que aumentarla lo suficiente para que pudiera, por sí sola, vencer la extraordinaria fuerza del agua y del viento y compensar el peso muerto del barco.

- Señor Trautmann, volvió a llamar por teléfono. Desde que el comandante Milliasseau había decidido ir al rescate del ***Jumièges***, Trautmann y sus oficiales, con sus órdenes, consejos y humanidad, habían logrado hacer menos ingrato el trabajo de los hombres. Durante la hora en que hubo que aumentar la presión para que el buque virara, Trautmann había hecho aún más. Como la fuerza de sus brazos era inútil, entregó su alma de hombre de mar. Habló a un hombre tras otro, sin grandes palabras, sin énfasis, diciéndoles: "Ya veréis, saldremos adelante, la presión aumentará. La presión aumenta. Saldremos adelante". Su experiencia, su pasado, su esperanza, apoyaban y sostenían las palabras que pronunciaba. La presión aumentaba y era suficiente. Agotado por haberse despojado de todo su equipo, Trautmann había observado la maniobra de Milliasseau sin verla: el mar, por sus rugidos, por sus golpes, por su deslizamiento a lo largo del casco, por sus maneras de tomarlo, le había advertido del movimiento del gran barco. Pero era al gran cuerpo del barco, al que Trautmann había dado fuerza y flexibilidad, el que había soltado de sus mordazas líquidas y se había deslizado entre ellas...

El jefe de máquinas sonrió, al igual que el comandante. Eso significaba, que estaban dando la vuelta. Él también sabía que navegar es un gran juego del que, a veces, hay que saber huir. El ***Lamoricière*** se había encontrado al otro lado del mar y allí se había quedado.



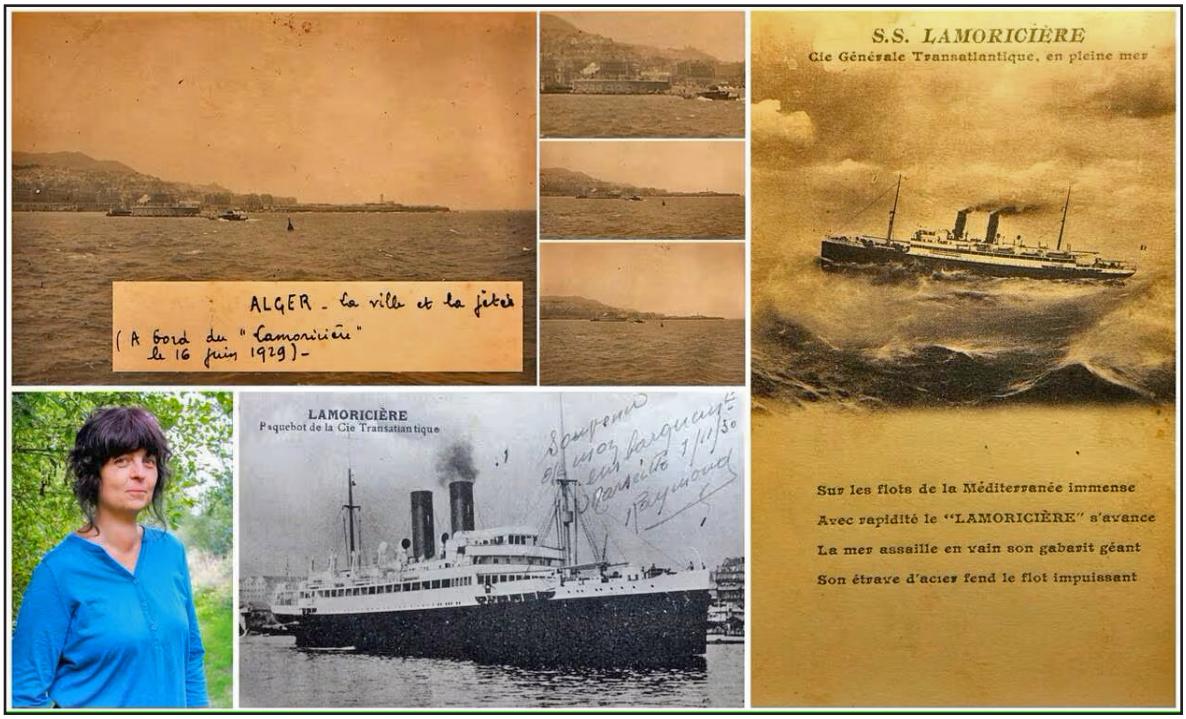
Trautmann había evaluado la escora de 10 grados a babor, que bajo los golpes de las olas alcanzaba los 20, a veces incluso los 25. Había sentido que el mar, como una mano suave y fuerte deslizándose bajo el casco, se había apoderado del barco por un momento, y había comprendido que no lo soltaría en mucho tiempo.

- Sí, señor, respondió. Los dos hombres guardaron silencio durante unos segundos. ¿No sabía uno lo que iba a ordenar el capitán del barco y el otro lo que respondería el jefe de máquinas?

- Sí, señor -repitió Trautmann-. Vamos a seguir trabajando, vamos a seguir intentando aumentar la presión. Pero tienen que saber esto: Cada vez entra más agua en las carboneras a través de las puertas de carga. Ahora que el barco está alistado a babor, a través del mar, el agua está presionando constantemente contra las puertas exteriores de las carboneras, agrandando las filtraciones. Con ello está bañando nuestras ochenta toneladas de carbón y ha penetrado en las salas de calderas. El balanceo lo ha lanzado brutalmente de un lado a otro.

Efectivamente, había dañado algunas planchas y el agua se había llevado el carbón y la escoria. Los fogoneros eran empujados, derribados... A bordo, entre los fogoneros y conductores, había hombres naturales de África: Mathana Caleh, Amar ben Mohamed, Ladjeroud Ali, Dadou Ibrahima, Coudgegoba Fode. Trautmann les ordenó que se sentaran en el agua y apoyaran con sus fuertes brazos a los demás fogoneros y conductores, a los Vernets, los Pontiers, los Expósitos, los Gilberts y los Marianis para mantener su equilibrio. Y una nueva fase comenzaba en la lucha por lograr rascar un poco más de presión. A pesar del brutal balanceo y los golpes de mar, el carbón era seleccionado de las carboneras paletada a paletada y cada paletada pasaba de un hombre a otro, desde Vernet sujeto por la cintura por el duro agarre de Mathana Caleh, hasta Mariani, quien estaba sujetado por las dos manos de Coudgegoba Fode, hastallegar a las bocas de los famélicos fogones de las calderas que recibían su escasa miseria de barro. También habían otros fogoneros y otros conductores que, en los pañoles y en los pasillos de calderas, sacaban agua y carbón en grandes cubos para arrojarlos al mar, al tiempo que se había extendido una manguera flexible de bombeo desde la sala de máquinas hasta la segunda sala de calderas, que aspiraba el agua. Así, durante horas, en silencio, aquellos hombres trabajaron como brutos, asqueados al principio por las sacudidas, habiendo sufrido al principio en sus cuerpos ya agotados, para pasar luego al otro lado, más allá del agotamiento y del sufrimiento, para volverse insensibles al dolor.

Trautmann ya no hablaba. Le parecía inútil pronunciar una sola palabra. Conocía la vanidad de aquellos esfuerzos que había que hacer de todos modos. El vapor nunca tendría fuerza suficiente para arrancar el ***Lamoricière*** de aquellas monstruosas olas. La presión que vigilaba bajaba, y las aguas seguían filtrándose, apoderándose del fondo y sentinas del barco, empapando aún más el carbón y paralizando a los hombres. Al primer oficial Nouga-



MR. NOUGARET

ret, que se presentaba a menudo en las salas de calderas, el jefe de máquinas le decía:
- Informa al comandante de lo que ves. La presión baja, las máquinas funcionan al ralentí... Devora la presión que tanto me ha costado obtener en vano y que necesito conservar para las bombas y el alumbrado. Le pido que me dé la orden de parar.

El comandante Milliasseau, tras escuchar el informe que le había dado Nougaret, no respondió. Parar significaba, al parecer, rendirse. Parecía significar rendirse a las olas. Pero, ¿no se había entregado ya el ***Lamoricière*** a las olas? El barco no respondía a ninguna maniobra, las hélices ya no mordían el agua, el timón ya no funcionaba. El timón estaba inactivo en manos del timonel, el rumbo de la aguja de S65°W no variaba y ésta, parecía haber perdido la vida. El barco iba a la deriva, y resultaba en vano que los hombres gastaran más sus ya agotadas fuerzas. El vapor tan laboriosamente obtenido ya no se filtraría en los cilindros cuyos pistones eran incapaces de dar movimiento con fuerza. Se acumularía y se emplearía sólo en ciertas partes de las máquinas. Toda su fuerza sería para luchar contra la invasión del agua y en el mantenimiento del alumbrado.
- ¡Pare!, había ordenado mediante el telégrafo el comandante a Trautmann.

Milliasseau escribió en el cuaderno de bitácora: "El jueves 8 de enero, a las 16.00 horas, a petición del jefe de máquinas y con el fin de conservar la presión para los auxiliares y la luz, dí la orden de parar las máquinas".

Luego permaneció frente a la carta náutica, que no miró, mientras seguía escuchando los últimos ronroneos de las máquinas. Cuando se hizo el silencio, Milliasseau continuó inmóvil. Entonces se dijo, 'sólo un poco de agua que se ha colado a bordo ha convertido al ***Lamoicière*** en un pecio'. Porque no había daños en el casco, sólo las trencillas de estancar las tres puertas de las carboneras habían saltado de sus enclaves y sido arrastradas por el agua, no había daños en la cubierta, ni un bulto de carga se había desplazado, las máquinas estaban intactas... pero el barco estaba siendo arrastrado por las olas hacia un futuro totalmente incierto.

Milliasseau había situado rápidamente el barco en la carta y había concluido por navegar hacia Menorca. Durante este tiempo imaginó cómo el inmenso mar arrastraba su barco, para acabar lanzándolo y estrellándolo contra los acantilados. No podía hacer nada contra la fuerza irresistible. El ***Lamoricière*** se había convertido en un gran cuerpo inerte incapaz de defenderse... Y volvió a la realidad.

¿En cuántas horas?, se preguntó. La posición calculada a mediodía le permitió fijar su posición a unas 50 millas de la isla estimando la deriva en unos 2 nudos. Si en las próximas veinticuatro horas no recibía ayuda, si la tormenta no se calmaba, si el viento y el mar no cambiaban de dirección, al día siguiente a la misma hora el barco sería estrellado contra las rocas. Sobre las 17:00 h se dirigió a la estación T.S.H. y pidió un papel al radio Jean Lejean y escribió: "***Lamoricière*** al Comandante de la Marina en Marsella. En dificultades en latitud 40° 38' N y Longitud 4° 38' E. Ya no controlo mi maniobra, deriva al SSE, solicito ayuda" y mandó transmitirlo sin demora.

Cuando regresó al puente, la noche había caído y el mar había aumentado su violencia. Se hubiera podido pensar que el barco se encontraba en el mismo lugar donde había nacido la tormenta, en las aguas hirvientes que surgían de las profundidades y del viento, en la boca monstruosa de un enorme volcán que hubiera vomitado olas. Escorado a babor, con el agua penetrando y sifonando en el interior a través de las puertas de los pañoles y el centenar de pequeñas aberturas del casco, se escoró bajo las ráfagas hasta alcanzar los 30 grados. La inclinación, las sacudidas, el balanceo, la poderosa corriente de viento que se precipitaba entre las estructuras con un rugido tenebroso y aterrador, el rocío que golpeaba y se esparcía, hacían peligroso desplazarse. Sólo los oficiales y unos pocos marineros se aventuraban a cruzar las cubiertas para hacer una conexión, cumplir una orden o, simplemente, cumplir con su deber. Los pasajeros se encerraron en sus camarotes. Sin embargo, en los salones, al abrigo de las ventanas, algunos hombres permanecían impertérritos observando las paredes de agua que se desplomaban una y otra vez sobre el barco.

Trautmann se había dado cuenta rápidamente de que ya no podría obtener la presión

necesaria para las bombas y las dinamos; llenos de barro, sus fogones se apagaban...

- Comandante -dijo, descolgando una vez más el teléfono-, se acabó. Dentro de unos minutos ya no tendrá luz.

Milliasseau había retomado su posición de líder en el centro del puente y, mientras observaba fijamente el compás, vio desvanecerse, brillar y desaparecer la luz que, por transparencia, hace visibles sus números, las letras y las estrellas. Lo buscó a tientas y se dio la vuelta: a dos pasos, el resto de puente de mando tampoco era visible. Transcurrían entonces las 20:00 h. Y un nuevo temor se apoderó de él. Un temor que también se había apoderado de todos aquellos hombres de mar. Sí, sabían de la existencia del peligro de tierra a sotavento, pero ¿resistiría el ***Lamoricière*** hasta el momento de tocarla? ¿No se escoraría completamente a babor, volcaría, zozobraría e iría a pique? Lo peligroso no era el peso del agua, que no cesaba de entrar a bordo. El agua, que apagaba las luces y destruía la resistencia del barco, había hecho su trabajo. Pero las olas y el viento se habían apoderado del cadáver y presionaban cada vez con más fuerza sobre su costado de estribor.

Milliasseau, privado de la potencia de las máquinas, aún no había renunciado a la lucha. Tenía que destruir esta posición de equilibrio a través del mar, y para ello el problema no había cambiado. También era necesario oponerse a la presión de la tormenta en el lado de estribor. Si durante unos minutos el ***Lamoricière*** hubiera podido recuperar su potencia, si durante unos minutos la velocidad hubiera sido suficiente para que el timón hubiera podido actuar, el barco habría podido completar la ansiada virada y presentar su popa a las olas.

A las 03:15 h Milliasseau mandaba radiar un nuevo y desesperado S.O.S.: "No podemos continuar. No podemos controlar la maniobra. Calderas invadidas por el agua progresivamente. Cuatro inutilizadas. Intentamos evacuar agua mediante sistemas de fortuna. Solicito urgentemente buque capaz de remolcarnos desde nuestra situación aproximada 40° 38'N y 04° 38'E. Estimo una deriva de 3 millas hora rumbo SSE. Milliasseau".

En un intento aún de aumentar aquella potencia ordenó a sus hombres:

- Hay tablones en la cubierta del barco. Que los bajen a las máquinas por las claraboyas, los corten y los utilicen para alimentar las calderas -añadió. Y pensando en restablecer el equilibrio y dirigiéndose al segundo oficial:

- Tome algunos hombres, llame a los soldados de a bordo y lleve todas las cajas de productos frescos de la falsa cubierta de babor a la cubierta de paseo de estribor.

- Capitán -le respondió Nougaret- también podríamos colocar un 'ancla flotante'.

Un 'ancla flotante' (o de 'capa') puesta en el mar, unida por un calabrote o estacha, haría derivar el

barco más lentamente, y podría incluso adrizarlo, podría sustraer al ***Lamoricière*** de la fuerza que lo inclinaba peligrosamente sobre el agua. Pero no podía colocarse hasta que se supiera si los tablones devolverían a las máquinas parte de su fuerza.

- Sí, sí -respondió Milliasseau-. Pero antes de hacer nada, quiero intentar subir la presión.

Las desesperadas llamadas de socorro del ***Lamoricière*** habían llegado a las estaciones costeras de Francia y Argelia, al remolcador de altura ***Obstiné*** que había zarpado de Marsella para ayudar al ***Jumièges***, al aviso de la armada ***Impétueuse*** que también navegaba en busca del carguero desaparecido, a los cargueros ***Sidi Aissa*** y ***Château Yquem***, a los paquebotes ***Gouverneur Général Chanzy*** en ruta de Marsella a Argel y al ***Gouverneur Général de Gueydon***, que lo hacía al mando del comandante Heurtel.

Pero incapaces de navegar, el ***Obstiné***, el ***Impétueuse***, el ***Sidi Aissa*** y el ***Château Yquem*** en aquellas terribles condiciones se habían puesto a la capa, mientras que el ***Gouverneur Général Chanzy*** navegaba la costa del Rosellón en busca de un mar más agradecido.

El temor de que el ***Lamoricière*** se acostara completamente por su banda de babor se había hecho más patente. No había ninguna relación de causa y efecto entre el agua que penetraba en las sentinas a través de las puertas de las carboneras y la quilla, que se acentuaba cada hora. Si el agua, lastrando los fondos, hubiera embarcado en mayor cantidad, la inclinación debida al peso de las olas y a la presión y empuje del viento sobre el casco y la estiba, es probable habría sido menos pronunciada.

Milliasseau podía sentir cómo su barco se debilitaba bajo el incesante golpeteo. El enemigo no daba tregua. Ola tras ola, en rápida sucesión, le abatían sobre el mar, y el viento corría tan denso y poderoso como un inmenso torrente de agua. Bajo ellos, el ***Lamoricière*** se ahogaba, consiguiendo adrizarse a base de fuertes tirones, para ser agarrado de nuevo e inmediatamente vuelto a tumbar. Llegaría el momento, se dijo Milliaseau, en que el agua, por babor, ya no encontraría el sólido casco que no había conseguido vencer, sino la cubierta con las bodegas, las mil oberturas mal defendidas, donde reventaría las escotillas, claraboyas y los tambuchos. Pero no desesperó, intentando recuperar cada nuevo grado de escora que el mar daba al barco. Los tanques de lastre de babor se habían vaciado, los de estribor se habían llenado. Sin recobrar el aliento, decenas de hombres en cadena, empujados, mal iluminados por linternas eléctricas y unas pocas velas, se pasaban cajas de productos de uno a otro; el costado de babor del barco se aligeraba mientras que de estribor se hacía más pesado.

A las 20:30 h, el Comandante ordenó al primer oficial que descansara. De la escalera del puente Nougaret pasó a la cubierta de los botes, mientras él continuaba hasta la cámara de los oficiales. Alrededor de la sala de oficiales se agrupaban tres camarotes: el del segundo oficial a babor, el del primer oficial y el del oficial Cecchini, a estribor. El viento aplastaba la celda en la que descansaba Courbon, el segundo oficial que había resultado lesionado. Cecchini había escapado de la tormenta y la oscuridad durante unos minutos y estaba recuperando el aliento. A tres metros, a ras del suelo,

EN EL CENTRO, EL *LAMORICIÈRE* HUNDIÉNDOSE. A LA DERECHA, EL REMOLCADOR *L'OBSTINÉ*

se encontraba la escalera interior que conducía a las diferentes categorías de camarotes de los pasajeros y por la que subía un hálito caliente de olores nauseabundos y gemidos.
- No ha cambiado nada -dijo el Primer oficial-. A esa altura, la de la cubierta de botes, sintieron en toda su magnitud el inaudito balanceo del barco. Apoyados contra el suelo y los mamparos, se vieron arrojados hacia el abismo de las olas, y luego devueltos por el oleaje del barco, que no quería perecer.
- Tenemos que intentar mantener la cabeza fría -dijo Cecchini

Cerca de allí, los radios del buque, Piola y Lejan, tras haber logrado conectar el transmisor a los acumuladores de emergencia, habían conseguido entrar en contacto con el ***Gouverneur Général de Gueydon***.

El 8 de enero, a las 05.19 h, el ***Gouverneur Général de Gueydon*** pasando a la vista de Carbon, había tomado rumbo a Marsella. "Viento del WNW, fuerza 7, mar gruesa, cabeceo violento, gran oleaje...", había escrito el oficial de guardia en el diario de a bordo. Doce horas más tarde, el comandante Heurtel había leído el mensaje de solicitud de ayuda de su camarada Milliasseau. El ***Gouverneur Général de Gueydon*** se encontraba ya entonces al sur de Menorca. 144 millas de distancia le separaban del buque a socorrer. Heurtel pidió al jefe de máquinas que acelerara el ritmo, a pesar de que él también estaba consumiendo el mismo carbón de pésima calidad y se iba a enfrentar a una durísima tormenta. A las 21:00 h, un marinero le entregó un nuevo telegrama de Milliasseau: "El ***Lamoricière*** está sin luz", decía. En el puente, junto al comandante, se encontraban el primer oficial. Mr. Vallerian y el oficial Mr. Calen.

Hacía diecinueve años, el Sr. Calen se había embarcado como marinero en el puerto de Saint Nazaire, a bordo del carguero ***BasseTerre***, cuyo personal de cubierta estaba formado por el Sr. Baleine de Laurens, capitán; el Sr. Guitard René, primer oficial, y el Sr. Peisson Edouard, oficial de Puente, donde estuvo aprendiendo a maniobrar el timón. Ahora, en casos graves, el comandante Heurtel solicitaba consejo al oficial Calen. El ***Gouverneur Général de Gueydon*** se encontraba en el sur de Menorca, en un punto donde aún era posible alcanzar al ***Lamoricière*** por el este o por el oeste de la isla. Si se dirigía hacia el oeste se encontraría inmediatamente con el enorme mar de NW y, si se dirigía hacia el este... El comandante Heurtel consultó entonces a Vallerian y

a Calen. Si el buque se dirigía al este de Menorca, ganaría tiempo navegando a cubierto por la costa sur de la isla y, doblada la *isla del Aire*, atacaría la zona peligrosa a la velocidad más favorable. Tanto Vallerian como Calen opinaron que debían determinar efectuarlo por el este de Menorca. Entonces el comandante Heurtel ordenó que se arrumbara hacia el N10°E.

Mientras, a bordo del ***Lamoricière*** se continuaba intentando solucionar aquella comprometida situación:

- Hablé con el comandante sobre probar un ancla flotante -dijo Nougaret a los otros oficiales
- Pues tendremos que volver a hablar con él, -sería la respuesta de los otros.
- Vamos -Cecchini se echó un abrigo sobre los hombros y se llevó al primer oficial. La puerta de babor se abrió y se cerró, mientras Courbon permanecía en su camarote, abandonado al ruido y al embate de las olas. Milliasseau escuchó la propuesta de los oficiales.
- Sí -respondió- ya que el fuego había sido incapaz de prender los tablones, que habían sido completamente mojados por el rocío. Había llegado el momento, pues, de probar el efecto de un ancla flotante.
- Que reúnan a los patrones y a los hombres y la construyan -añadió.

El vasto castillo de proa, estrechado por la roda, atestado por la presencia de los molinetes y manguerotes de aireación, no era un espacio muy adecuado para llevar a cabo el trabajo. Nougaret instaló entonces el improvisado taller en la escotilla de la primera bodega. El "pallete Makharoff"fue sacado del taller.(Los llamados "palletes de colisión" fueron inventados por el almirante ruso Makharoff y consisten en un cuadrado doble de lona a modo de cojín hecho con meollares o tejido bitord. El pallete es embreado para impermeabilizarlo y en cada esquina se pone un guardacabo. Puesto sobre una abertura del casco, la propia gran presión del agua le obliga a taponar la abertura existente. El tamaño de su superficie, su forma cuadrada y los guardacabos en cada esquina le hacen también muy adecuado para su uso como ancla de capa o flotante. La rigidez que le proporcionan dos vergas, una de ellas lastrada y atada, le convierte en una especie de enorme y pesada cometa que se lanza al mar, amarrada por una estacha o calabrote adecuado, entalingada en forma de pata de gallo a los dedales, que se mantiene vertical en el agua gracias al lastre, y cuya fuerza y peso son capaces de frenar la deriva del barco). Pero en la oscuridad, en la cubierta de un barco que surca el mar, transformar un pallete de colisión en un ancla de capa o flotante, es un trabajo bastante duro y complicado. Nougaret, Cecchini, el contramaestre Franzoni y el almacenero Guerrini, junto con varios marineros, se pusieron manos a la obra. Durante cuatro horas, bañados en sudor, sangre y rociones de agua helada, tirados unos encima de otros, chocando contra las sobrecubiertas, resbalando, aferrándose a los salientes, lograron colocar los tablones sobre la lona extendida, los ligaron con alambre de acero, les unieron la lona, fijaron los cuatro "extremos" de la pata de gallo a los guardacabos y añadieron una driza de doscientos metros de longitud, cuya tracción sería aliviada mediante un cable de acero. Uno de los extremos de la pata de gallo se lastraba con un cabo y, el otro, se colocaba en un cabestrante de a bordo que permitiría inclinar el pallete en caso de que hubiera que invertir la función.

El haz luminoso procedente de dos antorchas eléctricas iluminaba las manos de aquellos marineros, rojas de sangre por el esfuerzo, retorciendo cabos, cerradas en puños y aplastan-

do nudos de acero. Veinte hombres levantaron el aparejo, fueron con él hasta la amura de babor, lo pasaron por encima y dejaron que se hundiera en el mar, mientras Nougaret, Cecchini y Franzoni se ocupaban del cabezal, la driza y el cabo de a bordo. Por su parte, el comandante no perdía de vista el compás, cuya aguja llevaba varias horas apuntando al S65°W. Pocos minutos después de largar el ancla flotante, la aguja náutica se desvió reajustando el rumbo verdadero: en aquellos momentos el ***Lamoricière*** tenía su proa contra el viento. Milliasseau contó los grados: 1, 2, 5, 10. "Diez". La posición del barco apenas había cambiado. Sin embargo, parecía sufrir menos y el balanceo resultaba menos violento. El traslado de las cajas de productos de babor a estribor había aliviado un poco al buque, que había ganado 10° a barlovento. Se produjo un nuevo empeoramiento. Hacia las 16:00 h. el mar volvió a hincharse, la fuerza del viento se hizo más pesada, y tantos esfuerzos fueron en vano.

- Tiren, arrojen toda la carga por la borda! -fue la nueva orden-. Ello aligeró el costado del barco, que se inclinaba peligrosamente.

Trautmann había sellado la sala de calderas número 1. La sala de calderas número 2 y las máquinas estacionarias se encontraban sumidas en una oscuridad total, propia de unas tumbas. Los fogoneros, primeros fogoneros, engrasadores, oficiales cadetes y oficiales de máquinas habían subido a las cubiertas y se habían puesto a disposición del comandante. Todos los soldados, suboficiales y oficiales que viajaban como pasajeros también se habían unido a ellos. Algunos hacían la cadena desde la falsa cubierta de babor 2 hasta la cubierta de estribor, pasándose entre ellos los pesados cajones. Los demás, en la popa, en el aparcamiento, levantaban otras cajas pesadas y las arrojaban al mar. Se agarraban unos a otros, con las piernas separadas, los cuerpos inclinados hacia un lado, los pies de uno contra los pies del que se encontraba al lado, para evitar resbalar. Pero rodaban con el barco, aferrados a él, arrastrados por las mismas olas. El enfurecido mar engullía los cajones, agarrando a veces una mano, un brazo, que eran retirados rápidamente, como quemados por el frío mordisco del agua helada.

La noche anterior, el ***Lamoricière*** se había desviado de su ruta para ir al rescate del ***Jumièges***. En la noche del 8 al 9, el ***Gouverneur Général de Gueydon*** había cambiado de rumbo para acudir en ayuda del primero. Al enmudecer la T.S.H. del carguero, el comandante Milliasseau había buscado en vano en la oscuridad del mar abierto y obtenido tinieblas y silencio, hasta llegar a la angustiosa situación en que se encontraban ellos mismos en esos momentos. Afortunadamente, el comandante Heurtel se había aproximado a tierra y había escuchado su angustiosa llamada. A primeras horas de la mañana había pasado ya la *isla del Aire*, navegando a diez millas al E de la misma. Los oficiales de radio, balanceando la antena del gonio, y el oficial de derrota ajustando la alidada sobre el cristal del compás haciendo sus marcaciones, habían localizado el ***Lamoricière*** con tanta precisión que Heurtel pudo confirmar que éste se encontraba a 22 millas al N55°E del faro de Cavalleria.

Heurtel arrumbó directamente al punto localizado, pero al abandonar el extremo nororiental de Menorca y con ello la protección natural de la isla, se topó con toda la furia que el mar y el viento habían puesto al otro paquebote en dificilísima posición y obligado a dar la vuelta a los demás barcos

que habían sido alertados. Su viejo truco marinero (viejo, no en edad, sino en experiencia) de doblar Menorca por el este y de atacar las olas a capa corrida, le sirvió. A esta velocidad, estaba a punto de lograr llegar a la posición del ***Lamoricière***. Entre dos borrascas de lluvia helada, pudo divisar la luz del *faro de Favàritx*. Tres rumbos, más tres finas líneas trazadas a lápiz sobre la carta mostraron el punto que marcaba la posición del ***Gouverneur General de Gueydon***. Era un momento en que el mar estaba golpeando aún más fuertemente contra el barco a ayudar, al que el ancla flotante había adrizado 10 grados a barlovento. Heurtel envió a Milliasseau un mensaje de ánimo.

- Catorce millas desde *Favàritx*, nos dirigimos hacia vosotros, -le anunció.

Sin embargo, fuera del abrigo de Menorca, aquel mar embravecido había comenzado a golpear duramente al ***Governeur General de Gueydon*** que, estremeciéndose, mordisqueaba cada ola, hociqueando, temblando bajo los brutales embates del mar, para levantarse de nuevo. En una hora ganó tan sólo 3 millas. El comandante Heurtel, Vallerian y Calen permanecían en el exterior del puente en silencio, prismáticos en mano. A las 6.53 horas, una nueva llamada del comandante Milliaseau se hacía oir a través del estremecedor rugido del temporal:

- Deprisa, situación crítica -Pero no les arrancó ninguna palabra. La mirada de Heurtel se centró un poco más en aquella espesura de agua y viento contra la que golpeaba su proa. Calen entró en el puente y unos minutos después, el capitán le interrogaba por la posición marcada.

- Estamos a 10 millas, -le respondió su oficial.

El ***Lamoricière*** estaba allí, tan cerca y a la vez tan lejos. ¿Cómo se presentaría? ¿Sería posible arrancarlo de las olas? ¿Sería posible al menos salvar algunas vidas? ¿Pero cómo?. Tan sólo una hora más tarde, el barco a punto de naufragar se encontraba a la vista. Su aspecto no era peor que el suyo, salvo que su posición con respecto al mar era diferente. El puente estaba intacto y ordenado, el casco también intacto. Era un barco que, tras virar, se encontraba atravesado en el mar. Sin embargo, al aproximarse (eran las 09:00 h del 9, los hombres del ***Governeur General de Gueydon*** recibieron la impresión de que era un barco muerto, un cadáver a merced del mar, atrapado por las olas, lanzado de una a otra. Un juguete. Una lo atacó, lo levantó en toda su longitud, lo arrastró llevándoselo consigo y lo abandonó. La siguiente estaba allí enseguida, abalanzándose sobre él, mientras el agua, detrás de él, llegaba ya a ras de la cubierta.

"¿En qué puedo ayudarle?" se preguntó para sí Heurtel, mirando el ***Lamoricière*** y el mar en el que desaparecían entre si los dos barcos. Si hubiera tenido un carguero bajo sus pies, se habría lanzado al combate, a riesgo de perder su barco y a sí mismo. Se habría acercado al ***Lamoricière*** todo lo que hubiera podido, lo habría bordeado y, si Dios hubiera querido que la misma ola no lanzara los dos barcos juntos, habría lanzado un remolque. Él era el juez del destino de su barco y su propia vida y la de sus hombres le pertenecían, pero no se sentía con derecho a disponer de las de los pasajeros. Telegrafió: "Imposible darle un remolque". Milliasseau respondió entonces: "Déme aceite."

Con la amanecida del viernes 9, Milliasseau sabía ya que la desaparición de su barco era ya un hecho inevitable. El temporal, aquel increíble temporal, era cada vez más fuerte. Una y otra vez renacía con mayor furia e ímpetu. A pesar de su certeza hizo arrojar las cajas al mar. Luego, con el ***Governeur Général de Gueydon*** a la vista, había solicitado a su camarada Heurtel que hilara un poco de aceite, ya que el aceite, extendido sobre las olas, reduce su violencia. Por último, pidió a su primer oficial que preparara el abandono, lo que significaba no sólo "abandonar" el barco, sino también llevarse consigo a las mujeres y los niños que les habían sido confiados. Oficiales, jefes de partida y marineros, amontonados en la cubierta de estribor del barco, con-

templaban las olas gris pizarra, lisas como la lava cortada, rugientes, que se les venían encima y tenían completamente dominado su barco. ¿Era posible salvar a las mujeres y los niños que aún permanecían atrapados en los camarotes y los salones?

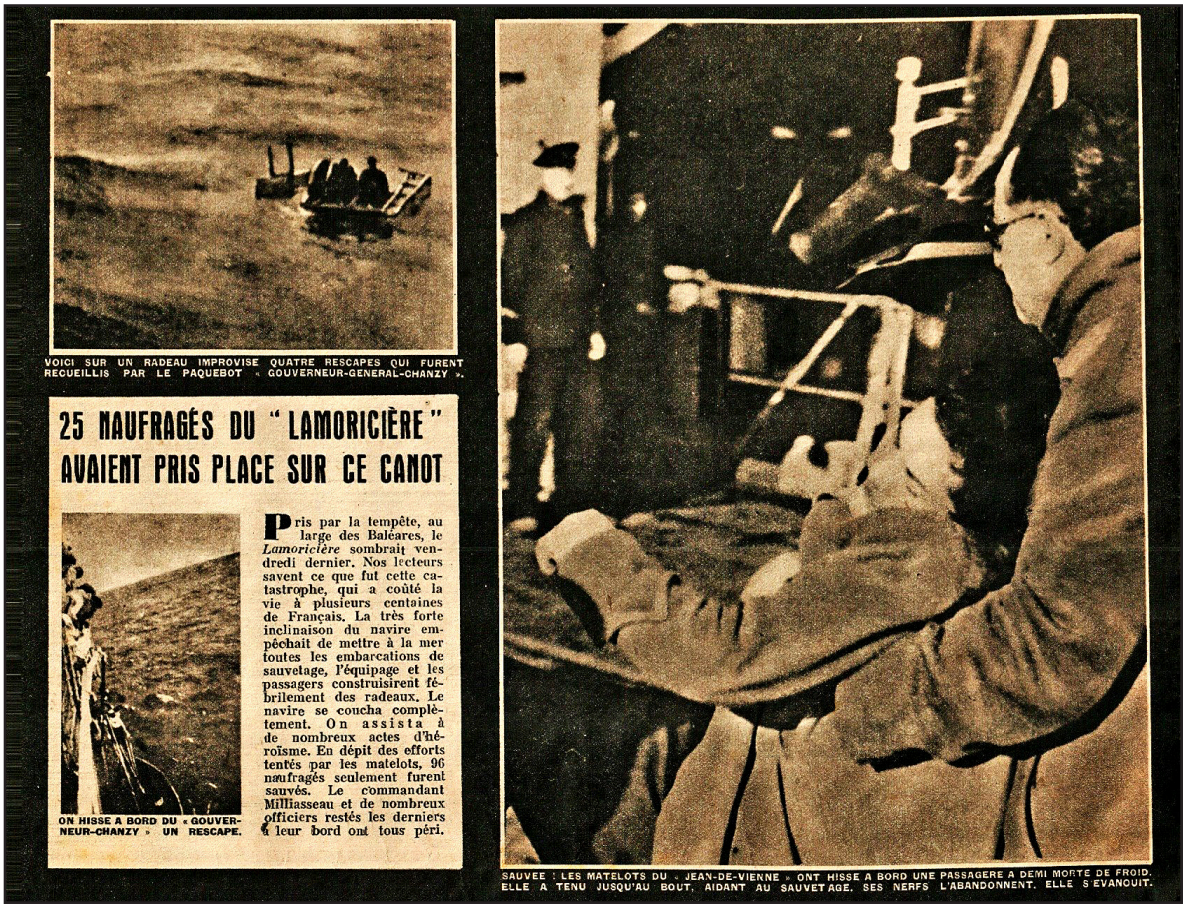
Nougaret ordenó que todo el mundo se pusiera un chaleco salvavidas. Alrededor del pecho, oficiales y hombres se colocaron el chaleco hecho de grandes planchas de corcho. Los rostros de los marinos estaban marcados por la gravedad, sus movimientos eran lentos y precisos, mientras mantenían sus labios apretados. Había llegado la hora, cuando lucharían cuerpo a cuerpo contra el mar, no para salvar la vida (eso tendrían que pensarlo más tarde), sino para continuar la lucha. Con el barco semihundido, seguirían atados a él mientras algún pasajero corriera peligro de muerte. La única posibilidad que quedaba de no ser derrotado era llevar a cabo, aun sin esperanza, lo que había que hacer. Así había actuado y seguía actuando el comandante Milliasseau. Cada vez más, bajo el peso de las olas y del viento, el ***Lamoricière*** se escoraba a babor; la escora era entonces de 15 grados, pero cada golpe recibido de las olas le hacía sumar hasta los 25 grados. Aquella inclinación hacía imposible botar al agua los botes de estribor, que habrían permanecido aferrados al costado del barco, impidiendo ser arriados al mar. Patrones y marineros tripulaban los cuatro grandes botes de babor. A pesar del balanceo y los golpes, los pudieron liberar de sus lonas y colgar en sus pescantes, los izaron de las vergas, los botaron, tras ser equipados con remos, piquetas y una falsa caña, pero los mantuvieron firmes para que no se golpearan ni chocaran por los golpes de mar. Otros hombres arrojaban al agua las balsas, los cajones, los tablones y cualquier objeto que fuera capaz de flotar.

Sobre las 10:45 h, Nougaret se presentó en el puente. Los militares que viajaban como pasajeros Schwander, Lancelot y de Cransac rodeaban a Milliasseau.

- Comandante -dijo Nougaret- todo está a punto para el abandono....

- Haga cortar el cabo del ancla flotante, ya que podría causar averías al ***Governeur Général de Gueydon***. Que los pasajeros suban a cubierta. Todos deben llevar su chaleco salvavidas. Los niños y las mujeres embarcarán primero. Pero esperen mi orden... -añadió, entregando al propio tiempo un nuevo papel a un marinero:

- Para los radios -dijo-. En el mismo solicitaba al comandante Heurtel que hiciera lo posible por situar su barco a sotavento, para poder recibir a los botes, balsas y pasajeros equipados única-



VOICI SUR UN RADEAU IMPROVISÉ QUATRE RESCAPÉS QUI FURENT RECUEILLIS PAR LE PAQUEBOT « GOUVERNEUR-GÉNÉRAL-CHANZY ».

25 NAUFRAGÉS DU "LAMORICIÈRE" AVAIENT PRIS PLACE SUR CE CANOT

ON HISSE A BORD DU « GOUVERNEUR-CHANZY » UN RESCAPÉ.

Pris par la tempête, au large des Baléares, le *Lamoricière* sombrait vendredi dernier. Nos lecteurs savent ce que fut cette catastrophe, qui a coûté la vie à plusieurs centaines de Français. La très forte inclinaison du navire empêchait de mettre à la mer toutes les embarcations de sauvetage, l'équipage et les passagers construisirent fébrilement des radeaux. Le navire se coucha complètement. On assista à de nombreux actes d'héroïsme. En dépit des efforts tentés par les matelots, 96 naufragés seulement furent sauvés. Le commandant Milliasseau et de nombreux officiers restés les derniers à leur bord ont tous péri.

SAUVÉE ! LES MATELOTS DU « JEAN-DE-VIENNE » ONT HISSÉ A BORD UNE PASSAGÈRE A DEMI MORTE DE FROID. ELLE A TENU JUSQU'AU BOUT, AIDANT AU SAUVETAGE, SES NERFS L'ABANDONNENT. ELLE S'ÉVANOUIT.

Corse infos
CORSICA INFURMAZIONE
dimanche 9 janvier 2022 corsematin 3

La mémoire des enfants du Lamoricière

Il y a 80 ans, en pleine guerre, le paquebot de la Compagnie générale transatlantique qui assurait la desserte Alger-Marseille sombra dans la tempête aux larges des îles Baléares. 272 passagers et 122 membres d'équipage étaient à bord. Seules 93 personnes survivront à ce naufrage. De nombreux Corses figurent parmi les victimes, et quelques rares survivants. Corse-Matin a retrouvé des descendants. Dépositaires de la mémoire, ils témoignent sur cette tragédie dont le souvenir a survécu à la marge de l'histoire

Natif de Murato, Dominique Zannini, l'un des rares survivants corses, devint par la suite un chef de la résistance à la tête du « Maquis du Haut-Beaujolais »

Affaibli par les restrictions de guerre, le Lamoricière fut terrassé par la tempête le 9 janvier 1943. L'épave ne sera retrouvée qu'en 2008. DDC CM

Isabelle Cardin, en compagnie de son père, et tenant la photographie de son grand-père, disparu dans le naufrage. Depuis la Bretagne, elle a accompli un énorme travail au service de la mémoire. DDC CM

« Moi aussi je devais naviguer, mon père m'en a dissuadé »

« À 11 ans, mon père est devenu l'homme de la famille »

Antoine Geminiani, marin décédé dans le naufrage. Son corps fut retrouvé par la suite sur une plage algérienne. DDC CM

Le petit-fils d'Antoine Geminiani est le parfait homonyme de son grand-père disparu dans la catastrophe. DDC CM

Ange-Marie Mariani, disparu dans le naufrage du Lamoricière. Son corps n'a jamais été retrouvé. DDC CM

Charles Mariani, fils du disparu, a aujourd'hui 91 ans. DDC CM

Valérie Mariani, petite-fille d'Ange-Marie, très attachée au devoir de mémoire. DDC CM

mente con sus chalecos salvavidas que las olas le arrojarían.

El comandante Heurtel utilizó toda su experiencia y todas sus cualidades de marino para maniobrar en este mar cada vez más grande, más potente y más picado. Maniobrando certeramente y respondiendo a los deseos de Milliasseau, pudo situarse a barlovento para intentar filar un poco de aceite. En otras palabras, se había puesto delante del barco en apuros, del lado de la tempestad. Allí, para mantenerse más o menos inmóvil, a cuatrocientos metros, tuvo que jugar constantemente con las máquinas y el timón. Pero estaba metido en un peligroso juego con las olas que intentaban a su vez abrazar y paralizar a esta nueva posible presa. Con dificultad escapaba a sus golpes, les presentaba su proa, amura de babor, amura de estribor, esquivaba por poco una gigantesca ola que, de venirle encima, le hubiera lanzado y retenido de través, a lo que había que añadir que las fuerzas del buque también se veían muy mermadas por la mala calidad del carbón. Se habían sacado latas de aceite lubricante de los pañoles y talleres de máquinas y se habían colocado en cubierta cerca de los imbornales y en las poleas. Llegó el momento en que Heurtel consiguió mantener su barco de proa a las olas, a poca distancia del ***Lamoricière***, para que el aceite pudiera fluir por los costados, a estribor y babor, ser atrapado por las olas, esparcirse sobre ellas, pulirlas, deslizarse entre ellas y el viento, de modo que éste ya no tuviera dominio sobre las mismas, y extenderse formando una especie de larga estela de suaves olas que, 200 metros más allá, rodearía al ***Lamoricière***.

Las latas se vaciaron y se volcaron, pero no todas a la vez (el velo tendido sobre el agua tiene que ser casi inapreciablemente fino, de lo contrario, al acumularse el aceite en gotas, se rompe). Pero aquel aceite estaba congelado por el frío. De los bidones salía una pasta espesa parecida a la miel, que se deslizaba por las tuberías y a lo largo del casco, era atrapada por el agua y no se extendía. Incluso alrededor del ***Governeur Général de Gueydon***, el aceite no surtió efecto alguno. Heurtel estaba impulsando su barco hacia delante para evitar ser arrojado sobre el ***Lamoricière***, hacia el que navegaba, cuando recibió el último mensaje de Milliasseau. Todos los que le conocían sintieron una profunda emoción ya que había llegado la hora trágica en que tuvieron que extender los brazos para acoger a los pasajeros y hombres del barco que se hundía, había llegado el momento en que frente a ellos, a muy pocos metros de ellos (lo sabían) iban a perder su vida multitud de seres humanos, muchas mujeres y niños. Más que nadie, Heur-

MÉMOIRE

LA DÉPÊCHE Dimanche 19 décembre 2021

Un appel à mémoire pour le « Titanic de la Méditerranée »

Paquebot reliant Alger à Marseille, le « Lamoricière » sombre le 9 janvier 1942 au nord-est de Minorque, victime de la défaillance de ses machines dans la tempête. 301 morts, 93 survivants… Parmi ces derniers, le plus jeune est un petit Toulousain : Georges Laporte, 8 ans. Alors qu'approche le 80e anniversaire de la catastrophe, Isabelle Cardin, petite-fille d'une victime, lance un appel aux proches des disparus pour les rassembler et rappeler qu'aucun monument ne commémore ce naufrage dont la guerre occulta la tragique ampleur.

Le petit Georges Laporte avec son sauveur, Louis Diéval. Le Lamoricière couché sans défense dans la tempête./

De Benghazi à Singapour, de Washington à Moscou via Londres et Berlin… Ce vendredi 30 janvier 1942, *« les déroulements de la guerre mondiale »* monopolisent bien sûr la « une » de La Dépêche. Mais il y a aussi les larmes entourant un petit Toulousain. La veille, *« le plus jeune rescapé du « Lamoricière » »* a enfin débarqué gare Matabiau. Suivent ces lignes terribles…

« Georges Laporte, 8 ans, a retrouvé sa grand-mère et sa maman qui, dans la même catastrophe, a perdu sa fille aînée, Georgette, 12 ans, et son autre fils Jean, 10 ans ! Ah ! Comme on comprend que les deux pauvres femmes aient éclaté en sanglot […] en étreignant le petit Georges, qui, lui, espère encore que Jean et Georgette reviendront ! » Brisée, sa mère n'ose toujours pas dire la vérité à l'enfant, traumatisé par l'un des plus terrifiants naufrages qu'ait connu la Méditerranée. *« Oui mon chéri, ils rentreront plus tard… »*

Lorsque dans la tempête le « sauve-qui-peut ! » a retenti sur le pont du paquebot en perdition, le 9 janvier, vers 11 h, *« une vague grande comme le ciel m'a emporté »* raconte Georges à La Dépêche. Il a vu que Jean et Georgette étaient, eux, *« dans un bateau »*. Blessés. *« On criait « Maman ! Maman ! » Puis un homme [a plongé] sur moi »*, poursuit le petit miraculé. *« Un autre marin a bien dû sauver aussi Jean et Georgette »*, reste-t-il convaincu. Leur chaloupe a basculé dans des cris d'horreur. Et leurs camarades ont également péri.

301 morts sur 394 personnes à bord

Georges, Jean et Georgettes Laporte faisaient partie d'un groupe de 15 enfants des Centres Guynemer. En 1940, la sœur du légendaire pilote de chasse avait en effet créé cette association pour éloigner des bombes et requinquer en Algérie des milliers de gosses de la métropole. Noria régulière entre Marseille et Alger… Accueillis dans des familles, les enfants repartaient après quelques semaines ou mois. Ce jour-là, Georges et un certain Oscar furent les seuls survivants du groupe. Au-delà ?

Le Lamoricière transportait 122 membres d'équipage et 272 passagers parmi lesquels Jeanne Fouchet, l'épouse de l'écrivain et poète résistant Max-Pol Fouchet (1) et -sous un faux nom pour échapper à la Gestapo- le mathématicien polonais Jerzy Rosycki, spécialiste d'Enigma, la fameuse machine de cryptage allemande. Deux des victimes parmi les 301 femmes, enfants, vieillards, militaires et marins disparus… Matelot-torpilleur, celui qui a risqué sa vie pour repêcher le petit toulousain dans une mer déchaînée s'appelle Louis Diéval. La photo du héros souriant et du garçonnet a fait toutes les « unes ». Mais cette icône du courage offerte aux Français tente surtout de leur faire oublier la première raison de la tragédie : l'occupation.

Mécanique du désastre

Parti d'Alger pour Marseille le 6 janvier à 17 h malgré une météo détestable, le Lamoricière voit la mer se creuser et le vent forcir face à lui. À 22 h 45, il capte un SOS du Jumièges, cargo en difficulté au nord de Minorque. Le commandant Milliasseau déroute alors son paquebot… Mais celui-ci n'est plus en état d'affronter un vent force 9 et des vagues de 12 m dans cette zone carrefour de la Tramontane et du Mistral. Le mazout réquisitionné par l'Allemagne, ses chaudières ont été modifiées : le Lamoricière chauffe désormais au mauvais charbon. Il n'avance plus. Pire, les ouvertures découpées pour charger son combustible facilitent les voies d'eau alors qu'il prête le flanc aux déferlantes. Mécanique du désastre… le Jumièges introuvable, la mer, elle, inonde la soute et aggrave la gîte. Machines noyées, ingouvernable, le Lamoricière émet à son tour un SOS et, en fin de matinée, l'évacuation vire au cauchemar. À 12 h 35, le paquebot sombre, son commandant sur la passerelle.

Arrivés sur les lieux du naufrage, le Gueydon, le Chanzy (2), l'Impétueuse et l'Obstiné sauvent 93 personnes cramponnées à tout ce qui flotte. Le bilan et ratio des pertes est tel, proportionnellement, que le Lamoricière deviendra alors *« Le Titanic de la Méditerranée »*… Avant d'être éclipsé par la guerre, oublié par la France. « Notre pays n'a érigé aucun mémorial pour ses victimes et n'a pas revendiqué son épave retrouvée en 2008 par une équipe de plongeurs espagnols et italiens… », rappelle aujourd'hui Isabelle Cardin. Alors qu'approche la date des 80 ans du naufrage, elle se bat en effet pour sortir de l'oubli ces 301 morts de 1942. Trou de mémoire national d'autant moins acceptable, pour elle, qu'elle sait les séquelles laissées dans les familles par la tragédie.

> « Notre pays n'a érigé aucun mémorial pour ses victimes et n'a pas revendiqué son épave retrouvée en 2008 »

« Mon grand-père Pierre avait 28 ans lorsqu'il a péri dans le naufrage. Pas de corps… pour ma grand-mère, restée veuve avec trois enfants, la plaie ne s'est jamais refermée. Elle est restée longtemps convaincue qu'il allait revenir, qu'il avait été recueilli, que la guerre empêchait son retour… Les proches ne savaient pas ce qui s'était réellement passé. C'est ce flou que j'ai essayé de comprendre lorsque je me suis intéressée au Lamoricière », explique cette journaliste devenue généalogiste.

De fait, l'amnésie officielle contraste-t-elle fortement avec l'émotion restée palpable chez celles et ceux ayant subi ou connu ce drame. En 2008, La Dépêche consacre un article à la découverte de l'épave et la correspondance qu'il suscite prouve combien l'affaire reste à vif.

« Les Toulousains que je connaissais avaient été scandalisés parce qu'au moment du drame, alors qu'ils allaient embarquer dans les canots, on avait fait chanter aux enfants « Maréchal nous voilà ! », écrivait Marc Lazéf, petit Toulousain qui, lui, avait échappé à la tragédie, son séjour en Algérie ayant été prolongé. Josette Louradour habitait à Cahors en 1942. Amis de ses parents, les Montchant perdirent leurs deux enfants, Serge et Mireille. « J'avais 15 ans… Cette histoire ne m'a jamais quittée ». Une dame racontait aussi son oncle, marin du Lamoricière. « Il a plongé par deux fois pour repêcher des enfants. La troisième fois, il a disparu. Ma tante avait 20 ans. Elle est restée veuve toute sa vie ». Roseline Dazin faisait partie des enfants « Guynemer ». « Maman ne s'est jamais remise », écrit sa sœur Renelde. Philomène Carrière, 74 ans, rentrait en Ariège… « à tout hasard, quelqu'un en a entendu parler ? », interroge son arrière-petite-fille. Et puis, en 2012, il y a encore le témoignage de la petite-nièce du commandant Milliasseau. « Je préfère le savoir mort plutôt que déshonoré » avait confié sa veuve à sa fille…

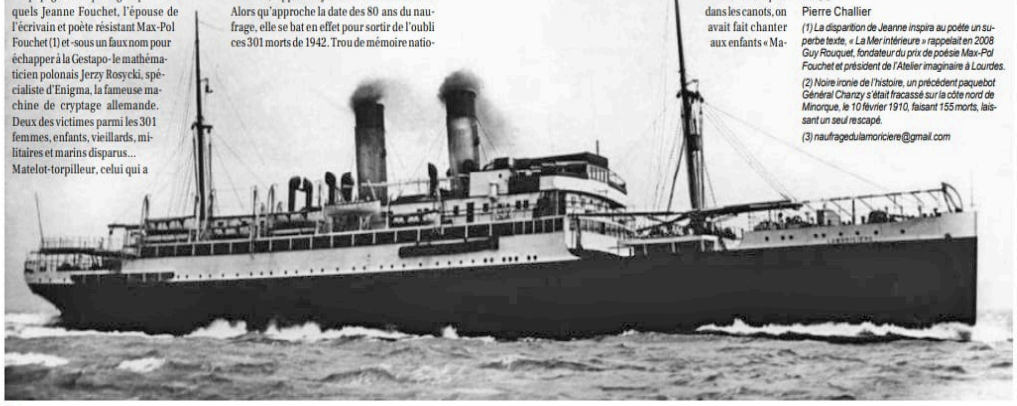
« Le Lamoricière est resté une blessure dans des dizaines de familles. Mais elles n'ont aucun lieu où se recueillir. Je lance aujourd'hui cet appel pour que nous nous réunissions et qu'enfin, il y ait un monument », conclut Isabelle Cardin (3).

Pierre Challier

(1) La disparition de Jeanne inspira au poète un superbe texte, « La Mer intérieure » rappelait en 2008 Guy Rouquet, fondateur du prix de poésie Max-Pol Fouchet et président de l'Atelier imaginaire à Lourdes.

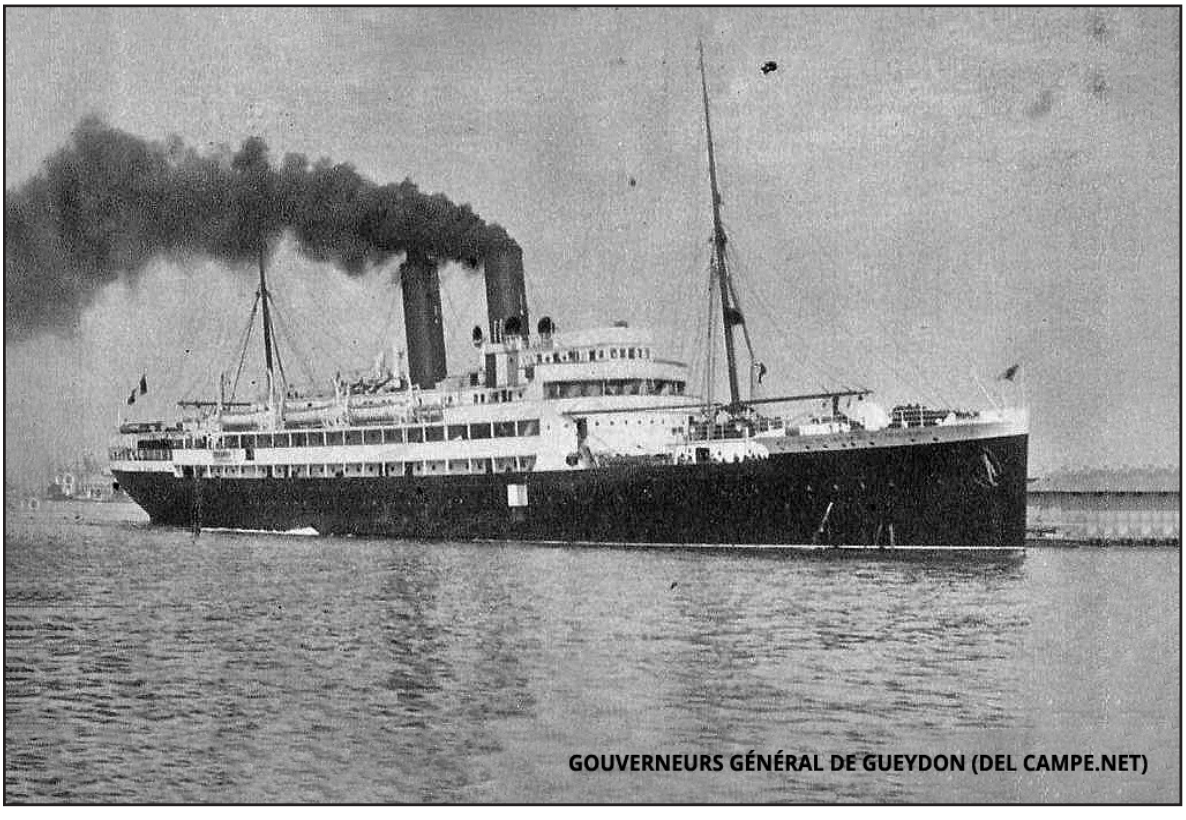
(2) Noire ironie de l'histoire, un précédent paquebot Général Chanzy s'était fracassé sur la côte nord de Minorque, le 10 février 1910, faisant 155 morts, laissant un seul rescapé.

(3) naufragedulamoriciere@gmail.com



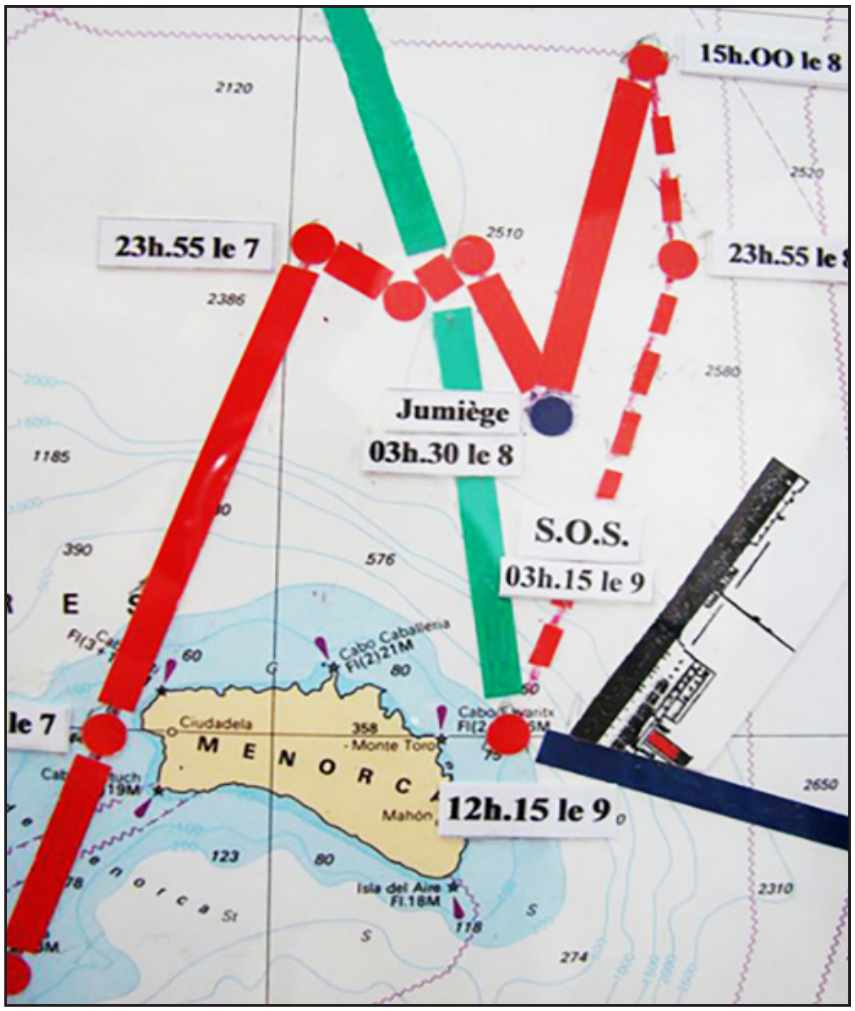
tel se sentía profundamente conmovido. El destino de esos hombres, mujeres y niños dependía en gran medida de él, de las decisiones que tomara a partir de aquellos momentos, de sus maniobras, de su habilidad para manejar el gran cuerpo de su barco. Y estaba solo, el ***Governeur Général de Gueydon*** estaba solo para presenciar el final del ***Lamoricière*** que se avecinaba... Paralizados por el mar, el remolcador ***Obstiné*** y el buque de la armada francesa ***Impétueuse*** seguían resistiendo, pero no interviniendo. Sin embargo, el Comandante Gouriou, al mando del ***Governeur Général Chanzy***, no había dudado en enfrentarse a la amenazante y tempestuosa alta mar. Tomado por sorpresa tras salir de Marsella por el temporal del NNW, el marino había evitado los duros golpes de mar refugiándose todo lo que pudo a lo largo de la costa. Después de rodear el golfo de León, encontró aguas más tranquilas en torno a Cerbère, y ningún marinero ignora el refugio perfecto que ofrece la bahía de Roses cuando los vientos soplan del norte y del oeste. Pero el ***Governeur Général Chanzy***, alcanzado por la llamada desesperada del ***Lamoricière***, rebasó el Cap de Creus, seguidamente Roses, para continuar por la ruta marítima protegida por las alturas de la península española, como si se dirigiera a Barcelona. Sin embargo, llegó el momento en que el comandante Gouriou maniobró para apartarse voluntariamente de esta protección y se lanzó mar adentro, atravesando la terrible temporal establecido en aquellos momentos, tomando el rumbo hacia Menorca. El barco, en el lecho de la tormenta, con el viento en popa, fue atrapado y arrastrado por una mar más rápida que él, cuyas enormes olas, que amenazaban a la menor falta con invadir la popa y barrer el timón y las hélices, lo zarandeaban a su paso. Era igual a un barco borracho que rodaba, hacía guiñadas, tropezaba y recibía fuertes bofetadas cuando la mano del timonel era impotente para sostenerlo.

El ***Governeur Général de Gueydon***, que se encontraba delante del ***Lamoricière*** y que en aquel momento recibía el mar por estribor, bajó, rodó una primera vez por el mar y lanzó la popa a la ola que lo atacaba y que rompía sobre la cubierta en esa zona. Pasó así por encima de la proa del paquebote a punto de hundirse. Con un golpe de timón, se pudo zafar de la ola y cruzando por segunda vez el mar, esta vez a sotavento del barco de Milliasseau, logró bordearlo. Sin embargo, su rumbo le habría impedido hundirse. Una vez más, Heurtel presentó la popa de su barco a las olas, que pasaron por encima de la corona y anegaron el servomotor. La acción combinada de las hélices y del timonel permitió al marino completar el giro y presentar su buque al otro lado del mar (por tercera vez desde el inicio de la maniobra) para establecer una especie de dique contra el que chocarían los botes, las balsas y los cuerpos arrastrados por las olas. En esta posición, aún tenía que maniobrar para luchar contra la deriva y los virajes y evitar quedar él



GOUVERNEURS GÉNÉRAL DE GUEYDON (DEL CAMPE.NET)

mismo atrapado en ellos. A lo largo de la borda fueron dispuestos cabos, aparejos, escalas de cuerda, redes de carga, balsas, boyas anulares y tablones, todo lo necesario para poder ayudar a aquellas pobres gentes.



Eran las 11:00 h. El viento pesaba con menos violencia sobre el agua. Quizá se había llegado al centro de la depresión, el ojo de la tormenta. Milliasseau sintió que había llegado el momento de dar la orden de evacuación. Había hecho todo lo posible por salvar el barco, y el barco ileso desaparecería; no le cabía la menor duda. Se sentía derrotado por la violencia del viento y del mar, que habían prácticamente tendido al ***Lamoricière*** sobre las olas. Nadie se atrevería a desobedecer sus órdenes. Durante el trasiego, cada vez que intentaba una maniobra, consultaba a sus oficiales y a los mandos embarcados como pasajeros.

- Subid a los pasajeros a cubierta... -dijo- ...y acomodadlos en los botes y evacuad. Todavía quedaban algunos oficiales a su alrededor, entre ellos los militares, Lancelot y de Cransac.

- Id -les dijo- He dado la orden de abandonar. Vayan a sus puestos. Apartó de sí a todos aquellos hombres, quedando el puente de navegación vacío, así como la posición del timonel. Vacíos también, a pocos metros, estaban su salón y su camarote. Milliasseau se quedó solo en el ancho puente. Se dirigió a babor. Cerca de allí, en la cubierta del barco, ante sus propios ojos, la evacuación estaba a punto de comenzar. La orden llegó a la mayoría de los pasajeros civiles de la acomodación central. Hombres, mujeres y niños se habían agrupado en aquella zona, el centro del barco, creyéndose mejor protegidos contra la furia de aquel mar enloquecido. Alrededor, debajo y encima de ellos habían compartimentos, pasillos y camarotes. Estaban en una especie de inmensa celda que no era golpeada directamente por el mar, y por ello aún continuaban confiando en el barco.

Para muchos de ellos, la pesadilla había comenzado tan solo después de zarpar, en cuanto el ***Lamoricière*** se enfrentó con las primeras olas. Después de desviar el barco para ir al rescate del ***Jumièges***, Milliasseau, mirando alrededor del alojamiento, escuchó unos gemidos. El gran balanceo sobre el mar es una especie de tortura. Todo se desgarra. En un instante, las mesas son barridas, las sillas y los sillones volcados, el agua brota por las aberturas mal cerradas, y esta agua cubre los ojos de buey, trepa por los mamparos y se desliza contra los costados que comprime. Se le oye merodear, se sabe que es una fuerza ciega y sorda. Es difícil mantenerse en pie, te zarandea, te empuja, te caes, te magulla. Tras ser derribado de un lado por la ola, como acompañado por ella, llega el inevitable golpe de vuelta de la nave liberada, capaz de sorprender cada vez por su brusquedad y su violencia. Y el sufrimiento físico se ve exasperado por los gemidos, quejidos y crujidos de la inmensa estructura, flexible, pero que está siendo estirada y doblada por la fuerza del mar, que subraya cada movimiento.

Había sido mantenida esa velocidad con mar de fondo, interrumpida por algunas ma-

niobras y durante casi cuatro horas. Entonces el comandante había dado la vuelta al barco, reanudando la ruta hacia Marsella, y el cabeceo se hizo más duro de lo que había sido al principio, seguido del balanceo en un mar donde las olas se sucedían a veinte metros y las depresiones alcanzaban los ocho de altura. Una y otra vez, el bloque anguloso formado por la proa del barco chocaba contra las masas de agua, y los brutales golpes, como transmitidos por tendones extendidos en forma de abanico, reverberaban en la superficie y en lo más profundo de su estructura hasta la popa. El agua también había sido golpeada implacablemente por la panza del barco, y parte de la maquinaria se había vuelto loca. Una vez más, el ***Lamoricière*** se había desplomado y el mar lo había mantenido así durante veinte horas, hundiéndolo cada vez más.

Se dijo que pocas veces los pasajeros habían tenido que soportar una agonía más larga y diabólicamente orquestada como la tuvieron los de este paquebote al que se llegaría a bautizar como "***Titanic*** *del Mediterráneo*". Los que siempre tienen miedo se habían quedado paralizados. El miedo se había colado en los corazones de los demás, un veneno lento con diversos efectos, desde el momento en que se dieron cuenta de que el comandante ya no controlaba el barco. "Hay agua en las salas de calderas. La presión está bajando. Hemos decidido refugiarnos en las Baleares...". Los ecos de todo lo que ocurría a bordo llegaba a los salones y camarotes. ¿Por qué medios? Se sabía que el buque, después de haber intentado virar, había sido incapaz de completar la maniobra, y a través de los ojos de buey y las escotillas se veían aquellas monumentales paredes de agua que se elevaban por encima del barco, rompían y se estrellaban contra él. Entonces, de súbito, las máquinas se habían parado y el corazón del barco dejó de latir. Se hizo el silencio. Todos los que se encontraban dentro se encontraban a merced de la mar, a merced de aquellos terroríficos muros de agua. La vida y la muerte, por tanto, dependían de la resistencia que pudiera presentar el barco a los golpes que recibía, aunque también dependían de otros barcos y de otros marineros que pudieran llegar a tiempo para ayudarles.

"Pedimos ayuda. Estamos en apuros" había emitido la T.S.H. del buque y, casi inmediatamente, se había ido la luz en plena madrugada. La oscuridad más absoluta se había apoderado desde entonces de aquel increíble escenario. Se distribuyeron unas pocas velas y sus propietarios podían ver los rostros de los niños distorsionados por el terror, los rostros de las mujeres con los ojos llenos de lágrimas y los labios murmurando oraciones. Los gemidos habían cesado. No había gritos, ni pánico. La grandeza de los elementos había exaltado los débiles corazones humanos. La esperanza y la desesperación iban de la mano. El trabajo que realizaba la tripulación en la escotilla de la bodega 1, el transporte de cajas de mercancías frescas de babor a estribor y la inclinación del barco parecían, en principio, compensarse acertadamente... Pero la maldita escora no dejaba de aumentar. A las 11:00 h, cuando la orden de evacuación llegó a los pasajeros atrapados en el centro del barco, el ***Lamoricière*** se encontraba a medio gas. "¡Evacuar el barco!" se había dicho. Y un intenso horror recorrió los rostros hinchados de las mujeres y los niños. Muchos retrocedieron. No podía estar ocurriendo. Todos se habrían arrojado frente a bestias feroces, ¡pero entregarse a aquellas enormes olas que les acosaban desde hacía cuarenta y ocho horas... era demasiado! Todos se dieron cuenta al instante de su propia debilidad, de la debilidad de los medios de salvamento de que se disponía y de la terrible fuerza de la mar. Serían asediados y aplastados. Y de quedarse allí, apiñados, el barco se hundiría con ellos dentro... Se oyeron algunos sollozos. Algunos pasajeros retrocedieron más y otros desaparecieron. Una veintena de niños avanzaron a empujones, unos cuantos cargados y una treintena de mujeres también se acercaron. En grupos, subieron por la escalera interior y salieron a la cubierta del barco.

Los marineros, casi arrodillados sobre la cubierta inclinada, apoyándose unos en otros para evitar resbalar, o ser derribados por los golpes de mar y arrojados al agua, agarraban a niños y mujeres por los brazos y se los iban pasando de unos a otros, de la barandilla fija a la borda de los botes. Seguidamente se llenó uno equipado con remos. Metieron en él a los niños del Centro Guynemer a quienes acompañaban las dos enfermeras de la Cruz Roja francesa que, con el fin de mantenerles distraídos y elevarles la moral en aquellos difíciles momentos, les estaban haciendo cantar. Había que entretenerlos. También a la señora De Cransac y a sus cuatro hijos, entre muchos otros embarcaron. El teniente militar De Cransac se encontraba de pie, a unos metros de ellos, mirando.

- ¡Suba a bordo! -le gritaron. El hombre se negó, así que le volvieron a gritar:

- ¡Suba a bordo, o se salva con ellos, o perece con ellos! Aún reculó dubitativo. Nougaret y el capitán de corbeta Lancelot tuvieron que darle órdenes formales de reunirse con su familia. Fue entonces cuando subió al bote con ellos.

A continuación comenzaba a ser alistado un segundo bote, mientras los marineros lo

desengrilletaban de sus soportes. Se había iniciado el arriado del primero. En ese momento, un fuerte golpe de mar obligaba al ***Lamoricière*** a caer sobre su costado de estribor y el bote fue arrastrado a pasar por debajo de la cubierta de botes, donde otro terrible embate rompía el fiador de la pasteca posterior, con lo que el bote se estrellaba para quedar suspendido en posición vertical sujeto por la anterior, mientras todos sus ocupantes se precipitaban, tras ser aplastados contra el casco, hacia un horroroso abismo de agua y espuma, desapareciendo en pocos momentos. Uno de los supervivientes manifestaría consternado:

- Vi la cabeza de De Cransac desgarrada por el gancho de la pasteca que había fallado y cómo las mujeres y los niños del segundo bote, gritando de horror al contemplar lo sucedido, salieron del mismo y se arrojaron de nuevo a los brazos de los marineros. Tal vez el rescate sería menos difícil si el ***Lamoricière*** hubiera podido ganar unos grados a barlovento. Milliasseau ordenó entonces arriar el ancla de estribor como contrapeso. El almacenista Guerrini se adelantó solo a ejecutar la orden. Cruzó la gran dársena formada por la cubierta de proa, que ya estaba inundada por el mar, y subió al castillo de proa, donde se encontró como sobre una roca solitaria golpeada por el temporal y a punto de ser cubierta por las olas. Intentó liberar el ancla de sus fiadores, pero el molinete estaba doblado. En aquellas condiciones era imposible llevarlo a cabo. Guerrini iba a abandonar entonces el castillo de proa y... desapareció.

El ***Lamoricière*** continuaba escorándose, poco a poco y cada vez más, sobre su costado de babor. La cubierta de popa, la cubierta de paseo y la cubierta de proa se encontraban ya bajo el agua. Las olas pasaban por debajo de los botes y se extendían en finas lenguas por la cubierta superior. Los marineros junto a Franzoni, el contramaestre, cortaban los enganches de las balsas, cajones y tablones que se deslizaban hacia abajo, llevándose consigo a mujeres, niños y soldados que se habían aferrado a ellos. Ya no estaba claro si otras mujeres, niños y soldados se arrojaban a las olas o si eran éstas las que se los llevaban consigo. El hecho es que los 300 pasajeros que se encontraban a bordo, tan sólo tuvieron tiempo de poner algunas embarcaciones en el agua. Trautmann, tambaleándose, aturdido por el esfuerzo sobrehumano que había hecho para mantener el barco un poco más firme, cruzó la cubierta, se liberó del agua que lo tenía apresado e intentó ponerse a salvo. Pero no pudo. Cruzó la cubierta una vez más y fue atrapado por el agua que se lo llevó consigo. Su cuerpo apareció dos meses después en la costa tunecina.

Tres mujeres se encontraban en el bote de popa cuando éste rompió sus amarras y quedó colgando, balanceándose como el badajo de una campana.

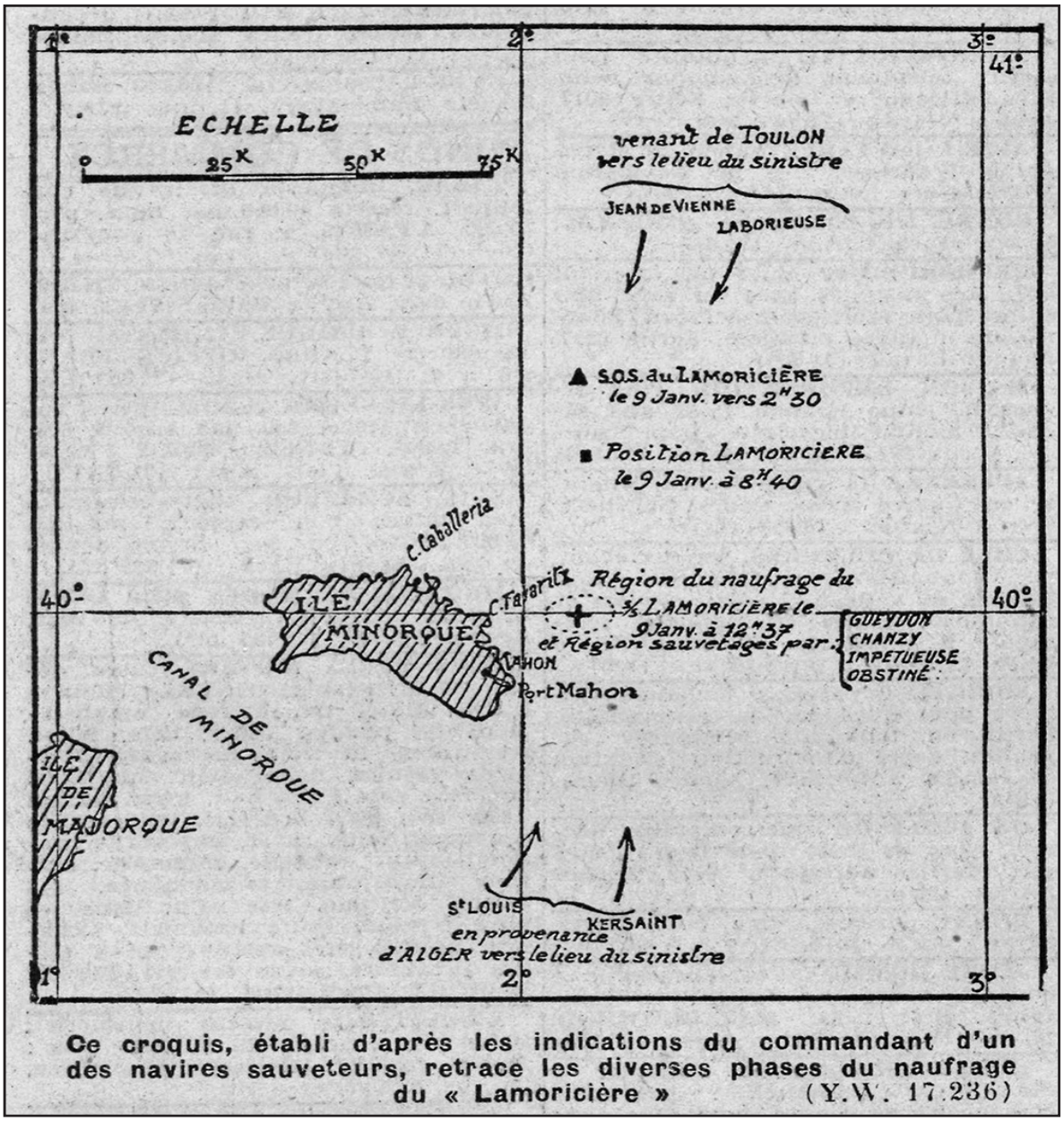
- ¡Tírense al agua, tírense al agua! -había gritado Nougaret a varios pasajeros paralizados por el

OFICINAS EN MARSELLA

miedo, que se aferraron unos a otros, sin atreverse a hacer ningún movimiento-. Entonces liberó una balsa encajada en su asiento. Una mujer se aferraba desesperadamente a la barandilla; él la agarró y la arrojó por la borda. Más adelante, otras cuatro mujeres se aferraban a una escota. Y unos metros más adelante, Franzoni avanzaba hacia ellas. Gritó al primer oficial:
-¡Estoy sólo, déme la mano, haremos lo que podamos!. (Sin duda quería decir: 'Agarremos a estas mujeres y arrojémonos al mar con ellas. Haremos lo que podamos para salvarlas'). Nougaret hizo un movimiento hacia delante, pero un extraño tirón le hizo soltarse y cayó al mar. Parecía que también habría perecido ahogado. Pocos minutos después, Franzoni también era sacado del barco y arrojado a aquella espuma. Lancelot, quien era un nadador de gran clase, se acercó a una de las balsas, pero, viéndola sobrecargada, se negó a subir a bordo. Logró sitio en otra balsa, pero pronto sería devuelto a las aguas furiosas, se golpeó y se rompió el cráneo. El oficial fue visto por última vez efectuando algunas brazadas para poco después, puestas ambas manos levantadas hacia el cielo, desaparecer en medio de los remolinos.

Durante treinta horas, los oficiales de radio Piola y Lejan, habían pedido ayuda y guiado al ***Governeur Général de Gueydon*** hasta su posición. La orden de evacuación del comandante les había llegado hacía ya tiempo, pero ellos continuaron en sus puestos pasando información.
- Traten de salvarse... ¡Sálvense! -les había ordenado y, cuando abrieron la puerta de la estación T.S.H., que no habían abandonado en ningún momento, ya estaban perdidos. Las olas se los llevaron. Por otro lado, tras dejarse deslizar hasta el fondo de su litera, Courbon, el segundo oficial, que no hay que olvidar se encontraba lesionado, evitando el agua, aferrándose a un saliente y avanzando de nuevo, pudo alcanzar la escalera del puente de gobierno y subió. ¿Quería ponerse una vez más junto al compás de rumbo y mirar hacia el mar? Desde el puente, solo, Milliasseau había presenciado todo el desastre. Había presenciado cómo aplastaban su barco, había visto cómo las balsas se deslizaban descontroladas por la cubierta y volcaban, había visto cómo algunos de los pasajeros se arrojaban desesperados a las olas en un desesperado intento por salvar sus vidas, había visto cómo las olas barrían la cubierta y cómo el ***Lamoricière*** rodaba cada vez más, sacudiéndose, deshaciéndose de los pasajeros y tripulantes antes de hundirse definitivamente.

En la popa del barco, extendiendo sus brazos a derecha e izquierda, el agua buscaba un hueco por donde seguir penetrando y lo encontró derribando la puerta del alojamiento de segunda clase. Se precipitó hacia el interior con un estertor siniestro, empujándose como un ejército de invasores que se abalanzan sobre los hombros de los demás, algunos pasando por encima de cualquier obstáculo para acelerar su paso. Abrió de golpe otras puertas, a estribor, a babor, hacia proa y hacia popa. Llenó rápidamente los camarotes, los pasillos, las salas de fu-



Ce croquis, établi d'après les indications du commandant d'un des navires sauveteurs, retrace les diverses phases du naufrage du « Lamoricière » (Y.W. 17.236)

madores, los comedores, las cocinas... Se dejó caer aún más abajo. El agua continuaba entrando en tromba... Y lo que no había podido lograr el comandante, lo hizo el agua: tras invadir la popa, adrizó el barco, devolviéndole el equilibrio y colocándolo de lleno sobre la quilla. Fue sólo por unos minutos y Milliasseau lo sabía. Se colocó en el centro del puente, un poco a babor, vuelto hacia la popa, con las manos juntas detrás de él sujetándose a la barandilla y, como era bajo de estatura, para dominar su barco y el mar, se había subido sobre un cajón.

Tras una corta encalmada temporal, la mar había vuelto a coger fuerza, una fuerza brutal. Poderosas olas alcanzaron entonces al ***Lamoricière*** (sin romper contra él, pero levantándolo y deslizándose por debajo), se apoderaron del mismo para llevárselo, como la impetuosa corriente de un inmenso río en crecida desmedida, hombres, mujeres, niños, balsas, cajones y restos del barco. Todo ello ocurría cerca del ***Governeur Général de Gueydon*** que, arrastrado por aquella mar enorme hacia Menorca, que se encontraba a la vista, nada podía hacer. Los náufragos que flotaban en el agua gracias a sus chalecos salvavidas, tenían alguna posibilidad de ser rescatados por los brazos tendidos hacia ellos. Los que pasaban sobre la proa y la popa estaban perdidos. Heurtel maniobraba peligrosamente, deseoso de no dejarse atrapar por las olas, de mantener a raya a su barco, justo a sotavento del ***Lamoricière***, y de no destrozar con su hélice los cuerpos que eran arrastrados bajo la popa. Pero tenía un deber y era ayudar a su camarada Milliasseau hasta el final.

Al ver llegar al ***Governeur Général Chanzy***, Milliasseau rápidamente le hizo indicacio-

nes de que había náufragos a sotavento. Era el momento en que el agua había vuelto a levantar al ***Lamoricière*** desde su quilla. A través de sus prismáticos, desde unos cien metros de distancia, Heurtel examinaba el barco que estaba a punto de irse a pique. No había nadie en cubierta, desnudo de proa a popa. Los pasajeros que no se habían atrevido a arrojarse al mar se habían encerrado en su tumba. Sólo el comandante Milliasseau permanecía en el puente sobre el cajón, serio, derrumbado y con las manos agarradas a la barandilla. Entonces el mar, con su grandiosa fuerza levantó una vez más el ***Lamoricière*** sobre una gran cresta, su popa en las olas, su proa hacia el cielo, con Milliasseau en medio, que levantó un brazo en señal de despedida, para desaparecer ambos, barco y comandante, tragados por aquella mar endiablada. Eran las 12:35 h del día 9 de enero de 1942.

Heurtel puso inmediatamente el telégrafo de órdenes del puente en "a toda máquina" y lanzó su barco contra las mismas olas que se habían tragado al ***Lamoricière***. No había cadáveres, ni restos del naufragio, tan sólo aquellas oscuras aguas gris pizarra, bordeadas de espuma y adornadas con miles de naranjas que habían quedado desparramadas y flotando procedentes de la carga transportada. Un mar endiablado y monstruoso, se extendía y burbujeaba. A las 12:40 h, el ***Governeur Général de Gueydon*** emitía al éter un triste mensaje: "***Lamoricière*** hundido en 40° 00 N - 04° 22' E. Heurtel". El ***Governeur Général Chanzy***, a pesar de aquella mar, había alcanzado el objetivo que le había fijado su comandante Gouriou, cual era llegar antes de que desapareciera el ***Lamoricière***. Y es que sin él, aquellas monstruosas aguas se habrían cobrado otras víctimas. Y Heurtel, a quien su buque estaba también acabando las reservas de carbón, entendió tenía que ser relevado cuanto antes. Había logrado recuperar 55 náufragos, todos provistos de su chaleco salvavidas (26 eran tripulantes y existían entre ellos varios heridos). Al observarle entre las olas, telegrafió a su comandante: "Como me he quedado sin carbón, arrumbo hacia Barcelona". "De acuerdo", respondió simplemente Gouriou, que aceptó así la dura tarea de recuperar tanto los náufragos que aún quedaban debatiéndose en las olas y los cadáveres que se encontraban a la vista. Y ese día, la noche que le siguió y todo el día siguiente, a riesgo de comprometerse a su vez, en un mar que no encalmaba y viento que continuaba huracanado, pudo rescatar otros 25 náufragos quienes, agarrotados por el frío, se encontraban a punto de entregarse a la muerte, tras lo que enmendaba su rumbo para volver al puerto de Marsella, de donde había zarpado antes de intervenir en el naufragio, en lugar de dirigirse a Argel que era su destino inicial.

Éstos y los otros buques estuvieron intentando el socorro pero, como se ha dicho, la mar, calificada de colosal por varios testigos presenciales, impidió totalmente cualquier acerca-

OFICINAS EN ARGEL

A la passe de Minorque, à l'entrée du Golfe du Lion

Le "Lamoricière" en détresse à la suite d'avaries causées par une tempête inouïe s'est englouti vendredi, à midi 40 après avoir lutté toute la nuit contre les éléments déchaînés

Le commandant Milliasseau s'est laissé couler du haut de la passerelle avec son bâtiment

Le chef mécanicien et la plupart des marins sont morts à leur poste

Des vagues de cinq mètres faisant chavirer les canots, happant les naufragés qui s'accrochaient aux radeaux ont entravé les efforts surhumains des sauveteurs

Il y a 93 rescapés, dont 53 passagers et 40 marins

23 d'entre eux ont été ramenés hier à Alger par le "G.-G.-Chanzy"

272 passagers et 120 hommes d'équipage étaient à bord

Le dramatique film du naufrage

Le « Lamoricière » avait quitté Alger lundi 6 par une mer houleuse mais qui ne laissait pas présager la tempête d'une violence inouïe qui l'attendait passé Minorque, à l'entrée du golfe du Lion.

Il était environ 20 heures dans la nuit de mercredi quand le navire entra dans la zone dangereuse. Les rafales lui donnaient une inclinaison telle que le commandant ordonna de déporter la lourde cargaison de sparterie de feuilles et de poteaux de tirbord à babord pour compenser le gîte. Le travail se poursuivit sans relâche durant toute la nuit et la matinée du jeudi.

Dans l'après-midi de jeudi, l'eau commença à s'infiltrer à travers les plaques de la coque et vers 17 heures l'équipage et les soldats embarqués dans par plusieurs passages, forcé la chaîne avec des seaux pour soulager les pompes. Une grave voie d'eau s'était déclarée vers 16 heures et l'eau atteignait rapidement les chaufferies.

La lumière s'éteint

A 18 heures, les machines stoppèrent et à 21 heures, les lumières s'éteignirent.

Peu après, l'ordre fut donné de fermer les cloisons entre les machines et les chaufferies.

L'espoir était perdu de remettre les machines en marche. Le bateau était en détresse et, vers 3 heures, le commandant lançait le « S.O.S. ».

Le signal de détresse

Dans l'obscurité, jusqu'au lever du jour, l'équipage et des volontaires tentèrent vainement de boucher la carpière, s'efforçant ainsi de contenir l'envahissement des eaux. Mais la tâche était trop ingrate. Le « Lamoricière » donnait de la bande, toujours davantage et, quand survint la poussée « G.-G.-Chanzy », qui, sur le « S.O.S. » du navire frère, s'était déroutée, le « Lamoricière » ne paraissait plus qu'une épave. Il était 9 heures.

Le remorquage impossible

Pendant plusieurs heures, le « Guydon » et bientôt le plus gros du navire en détresse tous tentèrent de lui amener une haussière. La mer démontée en empêcha toujours l'accostage.

Les sauveteurs arrivent

Dans la même temps, vers 11 heures, arrivaient sur les lieux la canonnière « Impétueuse » et le paquebot « Gouverneur-Général-Chanzy ». Le commandant de « Lamoricière » ordonna alors que la présence des trois navires en détresse cessât de gêner les mouvements des passagers, dames et enfants.

La tempête redouble de furie

Mais, loin de s'apaiser, la tempête, dans ces instants, redoubla de furie et deux chaloupes, projetées contre les coques, se volatisèrent de leurs occupants. Les radeaux mis à l'eau rapidement chavirèrent et un certain nombre de passagers s'étant jetés dans les flots avec leurs ceintures de sauvetage purent être sauvés.

Cependant il arrivait s'entonnait enfin, à midi 40, il s'engloutit lentement par l'arrière, se retournant en un dernier mouvement.

Visions d'épouvante...

Alors, pendant près de sept heures, se succédèrent des scènes tragiques : des mains lancées comme des suprême tentatives et mettre à la nage aussitôt submergées, sous les vagues, des femmes et des enfants, des marins, cassés, échoués et rigides. Des naufragés portés aux nues par les vagues qui les redescendaient happés au passage, presque au dernier moment.

Mais beaucoup étaient repoussés par les bancs d'autres, à bout de forces, lâchaient le filin qui les hissait. Le sauvetage ne pouvait longtemps se poursuivre dans la nuit.

...et d'héroïsme

Par-ci, par-là, entre autres actions héroïques, un marin de l'état major, aidé à une jeune demoiselle qui ne savait pas nager des bras vigoureux et sauvait, sur le champ, un...

Le « Chanzy » reprend son chemin

Le « Chanzy » reprenait son chemin, dans la soirée vers Alger. Le lieu, d'abord, tandis que les autres navires restaient sur place pour recueillir les rares survivants qui, sur le pont, d'Alger, désemparés et épuisés, qui allaient se laisser emporter par les courants.

Enfin il manque à l'appel bien des noms : cette statue d'une mère et de ses quatre enfants, ceux aussi de quatorze petites fillettes qui regagnaient, au Mexique après avoir vu...

nés, sur une terre espagnole, les horreurs de la guerre.

Pourtant l'après-midi nouveau encore devait s'allonger la liste des survivants.

Le drapeau de la Transat au mât (Y.W. 17.223)

Toute la journée devant les bureaux de la Compagnie générale transatlantique

Ainsi que la nouvelle l'en annonçait par les journaux du matin, aux premières heures de l'après-midi, des groupes d'amis, de parents, venus pour savoir, savoir et leur fils leur ami, leur frère pouvait être rentré, ou il figurait sur les listes déjà placardées.

Les recherches se poursuivaient ensuite, continuaient, avaient et tous ces efforts surhumains dans la tempête aboutissant à ces quelques feuilles blanches, chargées de noms, de prénoms.

Oui ! Vers ces feuilles, à travers la ville, se tendaient vous les visages anxieux, traqués par le désespoir.

« Est-il là ? » La femme d'un marin cherchait une fille d'un passager qui avaient quitté leurs yeux chargés d'effroi ces larges feuilles. Ils étaient d'origine l'instant du départ en mer ou le gîte, il y a quatre jours.

Autour de ces feuilles, signes de vie et d'espoir pour certains, tous les êtres étaient douloureusement rapprochés, solidaires dans la même angoisse, toute immobile et silencieuse dans sa douleur.

Quelques-uns, anxieux de savoir, pénétraient dans les bureaux de la Compagnie générale transatlantique, demandaient : « Y aura-t-il une autre liste ? » et avec une inlassable sollicitude M. Rondu, directeur, et M. Duché, chef des passages, entouré de leurs collaborateurs, renseignaient de leur mieux et réconfortaient chacun.

Qu'attendait jusqu'à la nuit toute entière, sans se lasser et dès le « G.-G.-Chanzy » arrivait à Alger, accostait à son bord, jusque-tard, dans la nuit, la passerelle de la Transat. Et ceux qui, rencontrèrent émurent, une fois encore, une fois encore, pour son mari. Après tant d'épreuves, les mêmes souffrances sans à peine, ils pouvaient beaucoup de guerre, tandis à ne pas l'entendre d'une chose inouïe voulaient la savoir.

Dans leur fuite de la nuit venue, sous les lampes à arc, toute cette foule se renfonçait dans sa détresse, muette de douleur, le dos tourné à la mer sombre et sans de deuil et profondément émouvante.

Les condoléances du Gouvernement

Marseille. — Dès qu'il a connu le naufrage du vapeur de passagers « Lamoricière », M. Max Bonnafous, ministre agricole, a adressé au nom du Gouvernement et en son nom personnel ses condoléances aux familles des victimes et de l'équipage ainsi qu'à la Compagnie générale transatlantique.

Page 2 :

La liste des passagers et de l'état-major du "Lamoricière"

La foule devant les Bureaux de la Compagnie transatlantique (Y.W. 17.224).

Hier dans la soirée

Le "G.-G.-Chanzy" est arrivé à Alger avec 23 survivants

Dans l'après-midi, la nouvelle se répandait que sur les 93 rescapés jusqu'alors recueillis — et l'Amirauté n'en avait pas abandonné l'espérance que d'autres passagers allaient du rien — 23 passagers et membres de l'équipage du « Lamoricière » allaient arriver dans notre port à bord du « G.-G.-Chanzy ».

Ce dernier qui faisait route de Marseille sur Oran avait déroulé, en son itinéraire normal, pour se prêter au secours du « Lamoricière ». Après être parvenu sur les lieux du sinistre et avoir collaboré aux opérations de sauvetage avec d'autres navires, dont le « Guydon » et le Impétueux », le « G.-G.-Chanzy » se dirigea ensuite sur Alger avec 23 rescapés dont 11 membres d'équipage et les corps de deux victimes mortes après leur sauvetage, un homme d'équipage et un passager.

Comme devant les bureaux de la Cie générale transatlantique, l'émoi une atmosphère lourde étrangle et pleure de gravité qui régnait sur la Gare maritime et au rempli du bouleversement. Médecin-Général Colrat, médecin-chef de la Marine, Médecin-Général Colrat, médecin-chef de la Marine, Médecin-Général Colrat, médecin-chef de la Marine,

dáver del paquebote siniestrado. A primera hora de la tarde se le trasladó al Cementerio para practicarle la autopsia, pero no podría obtenerse su identidad. Llevaba la víctima tan sólo una camiseta y, por los signos que se le apreciaron, su muerte se debió a asfixia por inmersión. También tuvo que ser asistido por el doctor Aristoy el mecánico del remolcador, sig. Antonetti, al resultar quemado de consideración en su espalda por agua hirviendo, por lo que posteriormente sería trasladado al Hospital Civil para ser atendido con las debidas condiciones.

Junto al remolcador había entrado también otro buque, el ***Saint Brieuc***, en situación de pronunciada escora, que quedó a su vez fondeado en el centro de la *Plana de Calafiguera*. De la matrícula de Marsella y comandante Mr. Brebian, desplazaba 245 toneladas y llevaba 19 tripulantes a bordo. Había salido del puerto de Toulon con destino al de Barcelona el mismo día 6, transportando un cargamento de mineral de bauxita. El gran temporal le sorprendió de lleno, con impresionantes embestidas de las olas, las cuales le barrían constantemente la cubierta. Una de ellas, de impresionante envergadura, logró entrar en masa en la sala de máquinas, consiguiendo parar la misma, dejando el buque desde entonces a merced del temporal. En una encalmada pudieron llevar a cabo el achicado del agua, que conseguirían bastante satisfactoriamente y tras varias horas de duro trabajo, conseguían ponerla nuevamente en marcha, aunque con un rendimiento muy deficiente pero que sería suficiente para alcanzar el puerto de Maó, del que se encontraban relativamente próximos, lo que conseguirían en la madrugada del día 10, fondeando poco después en *Calafiguera*.

El día 12, a las cuatro y media de la tarde se hacía a la mar nuevamente el remolcador ***Obstiné*** con rumbo a Marsella, mientras que el carguero continuaba realizando reparaciones en puerto.

El día 14 era confirmado oficialmente en despacho fechado en Vichy (Francia) el hundimiento del ***Lamoricière***, con desaparición de unas 277 personas, entre ellas y como ha sido citado anteriormente, numerosos niños. El parte oficial de la marina francesa indicaba que, cuando naufragó, se encontraban a bordo 272 pasajeros y 100 tripulantes. De los salvados por el ***Gouverneur Général de Gueydon***, dos habían fallecido más tarde. La nota más significativa fue la circunstancia de que viajaran a bordo los 16 niños acompañados por las dos enfermeras, que regresaban tras pasar unos días de vacaciones en Argel, y la trágica forma en que perdieron todos sus vidas.

La perte du "Lamoricière"

La commission d'enquête a précisé les causes de la catastrophe

Des portes d'embarquement en mauvais état du combustible de qualité inférieure et le lourd service imposé aux bâtiments

Marseille. — Au lendemain de la double catastrophe qui a frappé la France lors de la perte du « Lamoricière » et du « Jumièges », une commission était nommée par le secrétaire d'Etat à la Marine. Cette commission, présidée par le contre-amiral Serlais de Lafond, a dépouillé les rapports établis par les autorités responsables et a entendu de nombreux témoins.

Les conclusions sur les causes de la perte du « Lamoricière »

Les conclusions sur les causes de la perte du « Lamoricière » sont multiples. La cause immédiate du sinistre doit être attribuée aux portes d'embarquement du charbon que le commandant et la compagnie étaient en droit, d'après les réparations effectuées, de croire à l'épreuve du mauvais temps. Le « Lamoricière », d'autre part, aurait certainement mieux résisté aux éléments s'il avait disposé de charbon de meilleure qualité assurant son rayon d'action et sa tenue en mer. Enfin l'entretien des bâtiments souffre certainement, à l'heure actuelle, du lourd service qui leur est imposé, de la mauvaise qualité du combustible qui fatigue les personnels et dont les scories engorgent les fonds. Couronnant le tout, une tempête exceptionnelle donna aux événements une issue fatale.

A bord, les officiers et les équipages de la marine marchande firent tout leur devoir.

L'Amirauté publiera prochainement la liste des récompenses attribuées à ceux qui, tant à bord du « Lamoricière » qu'à bord des bâtiments envoyés à son secours, risquèrent leur vie pour sauver celle des autres.

Días después, se comentaba en la isla este triste naufragio. El ***Lamoricière***, cuando estaba siendo arrastrado por el fuerte viento fue, al parecer, divisado -según se diría- por algunas personas que se hallaban en la zona de *Capifort*. También podían ser observados el buque que se diría había acudido en su auxilio junto con otro que parecía ser de guerra, así como un hidro que estaba sobrevolándoles efectuando círculos sobre la zona, sin duda, marcando la posición del buque accidentado a los demás de acuerdo con las normas internacionales establecidas. El temporal habría sido decisivo

a la hora de intentar la aproximación; pero todo resultaría inútil y, sobre el mediodía, podía contemplarse como el buque se hundía rápidamente. Muy pronto el buque de guerra se alejaba de la zona con rumbo E mientras el otro y el hidro continuaban evolucionando por la zona por espacio de algunas horas más.

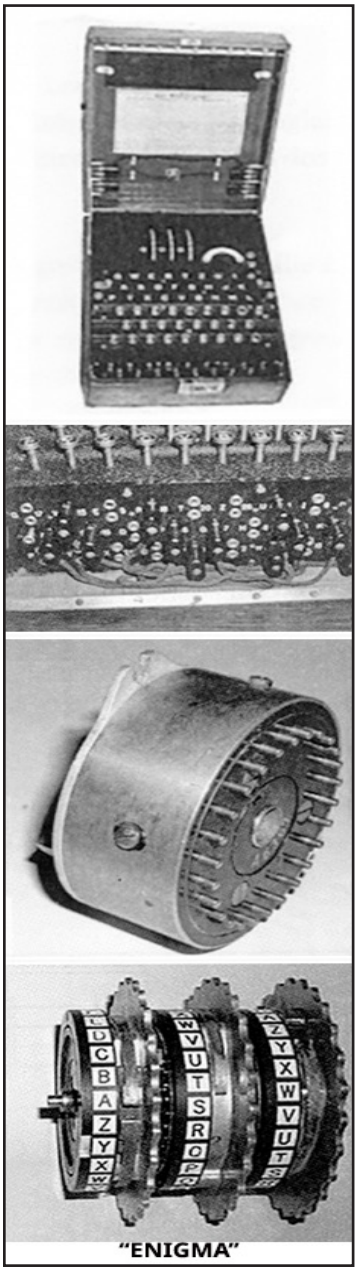
En un principio no podían entenderse en tierra las circunstancias que hicieron que el buque se fuera a pique máxime cuando el S.O.S. lanzado había sido recibido por varias estaciones, resultado de lo cual se encontraban varias unidades en el lugar de los hechos. Sin embargo, la magnitud de la hecatombe lo que sí lograría batir sería el índice de pérdidas de vidas humanas que tuviera años atrás el vapor ***Général Chanzy*** en el *Codolar de Torrenova*, en el término de Ciutadella, aunque no protagonismo e incidencia en la vida local menorquina por cuanto la tragedia de este último fue vivida casi en directo por la población, hasta el punto de ser enterradas gran número de sus víctimas en suelo menorquín. Por contra, los supervivientes y las víctimas del ***Lamoricière*** fueron recogidos por buques de bandera francesa en la mar y portados a puertos no menorquines, salvo un cadáver que sí sería trasladado hasta Maó, por lo que el alcance o impacto local no fue ni mucho menos de la misma envergadura.

Ya se ha citado que en la costa tunecina había aparecido el cadáver de Mr. Trautmann, el Jefe de Máquinas. Francis Balestriari, un agente forestal que trabajaba a pocos metros de la mar cerca de Bône, en un alto en el trabajo y paseando cerca del agua, se vio sorprendido al descubrir el cuerpo de otro hombre mutilado, con ambas piernas seccionadas. Una vez recuperado de la primera impresión, se acercó al cadáver observando llevaba puesto un chaleco salvavidas que portaba una inscripción: ***Lamoricière***. Sin pérdida de tiempo mandó a un mensajero a lomos de un caballo a avisar a la gendarmería de La Calle, a cuyo mando se encontraba Mr. Laporte. Llegados al lugar en compañía de varios especialistas, procedieron a recuperar el cuerpo encontrado. Llevaba puesto un uniforme de aviador francés y el chaleco salvavidas había logrado proteger en parte de la humedad a sus documentos identificativos. Se trataba de Maurice Barres, militar destinado en Argelia que estaba de viaje hacia Metropole (Pirineos) para gozar de un permiso de vacaciones junto a su familia. Una vez recuperado fue trasladado hasta la morgue (depósito de cadáveres) del hospital de La Calle para posteriormente ser enterrado en el cementerio local. En los siguientes días, y meses, otros cadáveres irían apareciendo en las costas norteafricanas

tras ser devueltos por el mar.

El joven François Lotta, hijo de una de las víctimas, comentaba poco después de conocerse el descubrimiento de los restos del naufragio: "*Como cada uno de sus retornos de los viajes, yo había bajado hasta los muelles de la Joliette para esperar a mi padre. Tenía yo entonces 16 años de edad. Me acuerdo de que aquel día nevaba. Yo estuve esperando pero el barco no llegó. Al día siguiente volví a bajar al muelle pero tampoco estaba allí. A la siguiente jornada, estando yo en clase en el liceo, el director me mandó llamar. Cuando me encontré frente a él me notificó que ya no volvería a ver a mi padre. Aquél día el mundo se derrumbó para mí*".

Con la ocupación a bordo de jefe de Salón en la Compagnie Générale Transatlàntique, el padre del joven Lotta formó parte de la lista de las 300 víctimas del triste naufragio. Y continuó: "*Nunca encontramos su cuerpo. Sin embargo, el de un compañero suyo, desaparecido como él, apareció algunos días más tarde en las costas de Tunicia. Yo no he dudado nunca del comandante del buque porque siempre he pensado que no había hecho otra cosa que cumplir con su deber de marino. Pero si él estaba encargado de proteger su buque y sus ocupantes, tampoco nadie se lo habría reprochado*". Con referencia al estado del barco, el joven recuerda que en casa su padre: "*...solía decirnos frecuentemente: 'Este barco, es una verdadera ratonera'. Yo creo que él hablaba de sus estrechos pasillos. A través de ellos, quienes se encontraban en las cubiertas inferiores, deberían de tenerlo muy difícil para salir en el caso de que el buque acusara una fuerte escora*".


"ENIGMA"

Rebasando los ochenta años después de aquel nefasto día, el naufragio sigue siendo una de las mayores catástrofes ocurridas en el Mediterráneo y que un día marcara fuertemente a numerosas familias de Marsella y Córcega, de donde procedían la mayor parte de sus víctimas. Se diría que a pesar de todo continúa siendo un misterio y alimentando supersticiones. Según parece nunca más se le ha puesto el nombre de ***Lamoricière*** a otro buque.

La prensa de la época, al ir facilitando los nombres de los pasajeros desaparecidos, citó al matemático polaco Jerzy Rozycki, quien junto a sus dos compañeros Marian Rejewski y Henryk Zygalski, habían sido capaces de descifrar en 1933 el famoso código "Enigma" empleado por la armada germana. Prensa más sensacionalista incluso llegó a aventurar que el ***Lamoricière*** había sido echado a pique mediante algún tipo de atentado alemán para acabar con Rozycki. El Enigma tenía la apariencia de una máquina de escribir portátil. De pequeñas dimensiones, se guardaba en el interior de una pequeña maleta e iba alimentada por una pila de 9 voltios. Tenía un teclado de 26 elementos bajo el que se encontraba un tablero de 26 lámparas correspondientes a las 26 letras del alfabeto. Para cifrar sus mensajes, la Marina de guerra alemana introdujo los Enigma en 1926, mientras que su Ejército de Tierra lo haría diez años más tarde. El operador escribía los mensajes en lenguaje claro mediante el teclado exterior y el aparato se encargaba de cifrarlo a través del interior, iluminándose las lámparas interiores una tras otra mientras se escribía el texto. La restitución, el descifrado del mensaje por el receptor, se llevaba a cabo mediante la utilización de una clave. En el caso del Enigma, esta clave indicaba el reglage de salida de los mecanismos pertenecientes a la máquina emisora y, al ser un código reversible, tan sólo el conocimiento de la configuración inicial, de los rotores, del reflector, del cableado y de la mesa de conexiones del Enigma permitían acceder al mensaje totalmente claro sustituyendo las letras de la secuencia codificada.

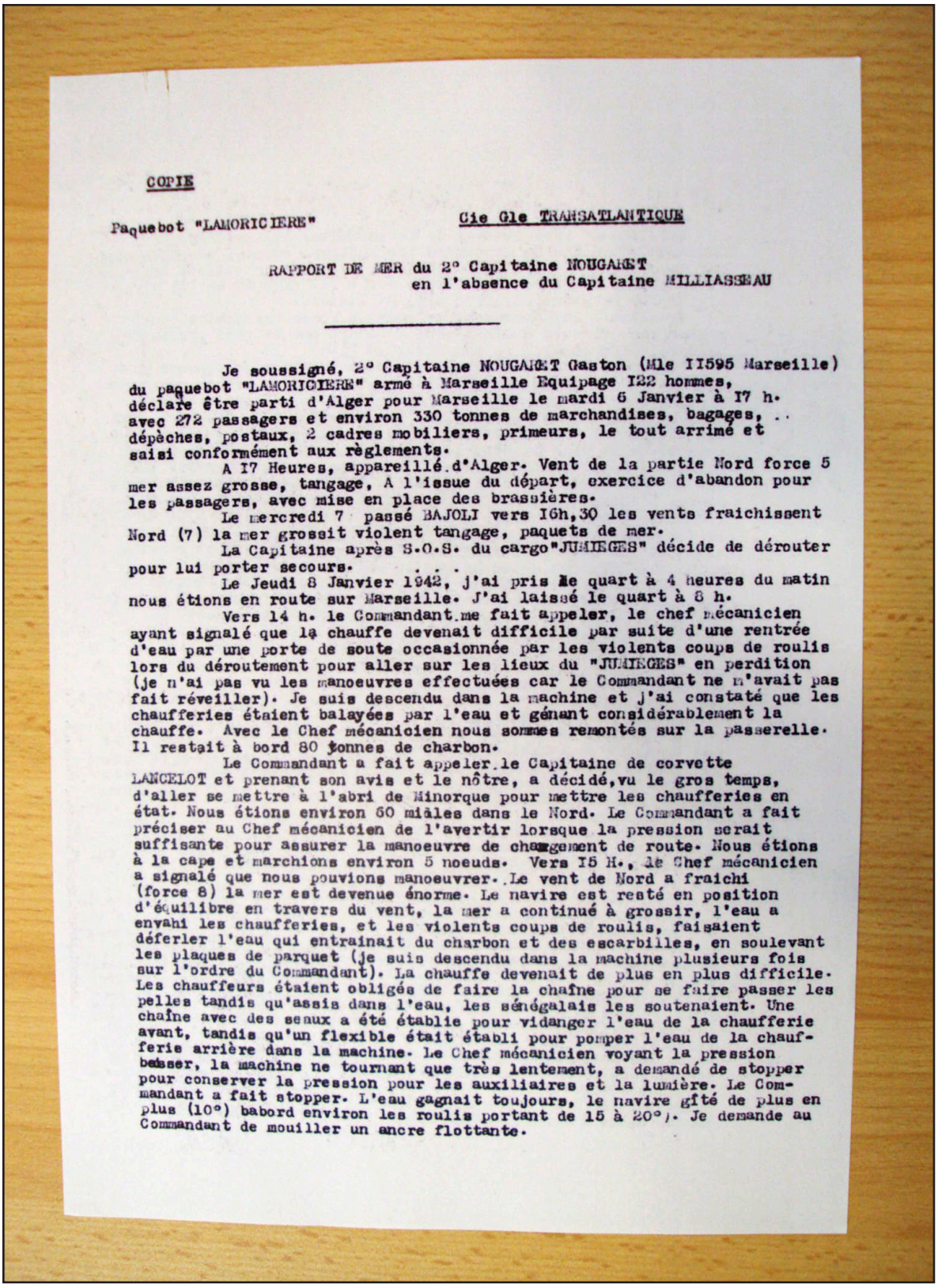
Otro de los desaparecidos sería el conocido scout y escritor francés Pierre-Louis Gérin, quien solía desplazarse frecuentemente hasta Argelia a fin de estimular a las tropas francesas allí estacionadas. Se dijo que estuvo ayudando con inusitado coraje a los demás pasajeros que desaparecieron con él tragados por las aguas.

Del capitán de corbeta de la Marine Nationale que obtendría en

su día la condecoración de la Legión de Honor, Jean Mathurin Lancelot, decir que había nacido en Trentemoult, en el seno de una familia de marinos. Salió de la École Navale en 1918 para participar en las últimas operaciones navales de más peligro correspondientes a la Primera Guerra Mundial como voluntario. En 1930 fue elegido para efectuar pruebas de inmersión mediante la utilización de escafandra autónoma con gases especiales. La prueba había sido lo suficientemente peligrosa como para que fuera merecedor de la Legión de Honor a los treinta y tres años de edad. Más adelante sería comandante de los submarinos ***Turquoise*** y ***Le Conquérant***, mejorando su preparación en la Armada mediante estudios llevados a cabo en la École Supérieure de Guerre Navale. Más adelante fue segundo comandante a bordo del contra torpedero ***Maillé-Brézé*** en los inicios de la Segunda Guerra Mundial. El buque sufrió un gravísimo accidente al estallarle un torpedo fortuitamente dentro de su tubo. Posteriormente sería destinado a la base de Argel con el grado ya de capitán de corbeta y el 3 de enero de 1942 embarcaba en el ***Lamoricière*** para disfrutar de un permiso en Marsella (detalles explicados por el capitán de barco François Codet en su obra "*Aperçus sur le passé maritime des familles Codet et Lancelot*" y el rotativo Télégramme de Brest, 7-01-1993).

Uno de los supervivientes de la catástrofe, Gérard Bénessy, de sesenta y seis años y residente en Canet-en-Roussillon (Pirineos occidentales), procuró olvidarse durante toda su vida del trágico acaecimiento, procurando no hacer nunca partícipe del mismo a su familia. Tenía entonces veinte años y se encontraba prestando servicio en el arma aérea destacada en Argelia: "Durante la tarde de aquel día de salida, la mar presentaba ya el grado de gruesa...". Guardaba, eso sí, toda la documentación relacionada con aquella época destacando entre los papeles un documento expedido en su día como reconocimiento por actos de valor y una foto del barco en el puerto de Argel. Su esposa Renée explicaba a un corresponsal de Le Fígaro que era ya el último superviviente de aquella tragedia. Todos los demás ya habían fallecido. Pero él, al igual que los peces, no había querido hacerlo. "¿Te acuerdas de aquel compañero de Montpellier?" le preguntaba ella. "Muerto", respondía él. "¿Y los dos de Marsella?", "Los dos están muertos también". Los datos de los acontecimientos permanecían entre sus recuerdos. Aquel 6 de enero de 1942, a pesar de tener un meteo pésimo, de lo más adverso posible, el ***Lamoricière*** se había hecho a la mar. Europa se encontraba entonces inmersa en la segunda gran guerra y las interferencias en las comunicaciones radio con las estaciones de la costa impedían conocer el estado de la mar en la ruta. A bordo del paquebote, más de 400 personas habían adquirido un pasaje para viajar hasta Marsella, el principal puerto de una Francia cortada en dos por la ocupación alemana. Las mujeres, los niños, los militares y también los espías al servicio de los aliados. Por ello, Jerzy Rozycki, buscado por la Gestapo, viajaba bajo un nombre falso. "La mar se encontraba en aquellos momentos tan mal, que muy pronto la mayor parte de los pasajeros se encontraban acostados en sus literas víctimas de fuertes mareos. A la mañana siguiente a la partida nos hicieron cenar a todos en los comedores de 1ª clase. Éramos tan solo 13 los sentados a las mesas...". Parecía un funesto presagio de los acontecimientos que iban a tener lugar. A partir de entonces las olas comenzaban a golpear el casco con la regularidad de un metrónomo. La tempestad invernal haría furor entre todos los buques que se encontraban efectuando sus rutas. Sería entonces cuando se recibiría una demanda de auxilio que marcaría finalmente la trágica suerte del paquebote. "Dos días después de la salida, el comandante nos advertía que desviábamos la ruta para acudir en auxilio del carguero ***Jumièges***, en dificultades cerca de la costa de Menorca. Sin embargo, cuando llegamos a la zona no hallamos ni rastro del barco y, entonces, al efectuar la maniobra de virada para volver, recibíamos los primeros embates de agua. Y las carboneras, cuyas puertas cerraban mal, habían quedado abiertas". Con olas ya de 12 metros de altura, el buque comenzaba a escorarse sobre uno de sus costados.

En compañía de otros militares, el joven Gérard fue reclutado y bajo las órdenes del comandante, los hombres válidos intentaban reequilibrar el barco, de aligerarlo. Trabajo perdido. Tras todo un día y toda una noche de lucha en medio de una mar encrespada, o mejor dicho enloquecida, se daba la orden de abandono del buque. Solamente 93 personas de las cuales cuatro eran niños pudieron ser rescatadas de los 394 pasajeros y miembros de la tripulación. "*La-mort-ici-erre*" (***Lamoricière***), titularía la prensa sensacionalista algunos días después aquellos hechos. "Tuve suerte, era un buen nadador y por ello logré salir de aquel infierno". Nunca hablaría de los hechos con su familia, pronto lo desterró de su cabeza, como si él no hubiera estado nunca allí. Pero muchos años después, parece que el paquebote naufragado le perseguía: a principios del mes de mayo de 2008, el periodista Luca Laudati, submarinista también del equipo de la revista italiana SUB que dirigía el gran Guido Pfeiffer con su esposa, anunciaría el hallazgo



COPIE

Paquebot "LAMORICIERE" Cie Gle TRANSATLANTIQUE

RAPPORT DE MER du 2° Capitaine NOUGAIET
en l'absence du Capitaine MILLIASSEAU

Je soussigné, 2° Capitaine NOUGAIET Gaston (Mle 11595 Marseille) du paquebot "LAMORICIERE" armé à Marseille Equipage 122 hommes, déclare être parti d'Alger pour Marseille le mardi 6 Janvier à 17 h. avec 272 passagers et environ 330 tonnes de marchandises, bagages, .. dépêches, postaux, 2 cadres mobiliers, primeurs, le tout arrimé et saisi conformément aux règlements.

A 17 Heures, appareillé d'Alger. Vent de la partie Nord force 5 mer assez grosse, tangage, A l'issue du départ, exercice d'abandon pour les passagers, avec mise en place des brassières.

Le mercredi 7 passé BAJOLI vers 16h,30 les vents fraichissent Nord (7) la mer grossit violent tangage, paquets de mer.

La Capitaine après S.O.S. du cargo "JUMIEGES" décide de dérouter pour lui porter secours. . . .

Le Jeudi 8 Janvier 1942, j'ai pris le quart à 4 heures du matin nous étions en route sur Marseille. J'ai laissé le quart à 8 h.

Vers 14 h. le Commandant me fait appeler, le chef mécanicien ayant signalé que la chauffe devenait difficile par suite d'une rentrée d'eau par une porte de soute occasionnée par les violents coups de roulis lors du déroutement pour aller sur les lieux du "JUMIEGES" en perdition (je n'ai pas vu les manoeuvres effectuées car le Commandant ne m'avait pas fait réveiller). Je suis descendu dans la machine et j'ai constaté que les chaufferies étaient balayées par l'eau et génant considérablement la chauffe. Avec le Chef mécanicien nous sommes remontés sur la passerelle. Il restait à bord 80 tonnes de charbon.

Le Commandant a fait appeler le Capitaine de corvette LANCELOT et prenant son avis et le nôtre, a décidé, vu le gros temps, d'aller se mettre à l'abri de Minorque pour mettre les chaufferies en état. Nous étions environ 60 miles dans le Nord. Le Commandant a fait préciser au Chef mécanicien de l'avertir lorsque la pression serait suffisante pour assurer la manoeuvre de changement de route. Nous étions à la cape et marchions environ 5 noeuds. Vers 15 H., le Chef mécanicien a signalé que nous pouvions manoeuvrer. Le vent de Nord a fraichi (force 8) la mer est devenue énorme. Le navire est resté en position d'équilibre en travers du vent, la mer a continué à grossir, l'eau a envahi les chaufferies, et les violents coups de roulis, faisaient déferler l'eau qui entrainait du charbon et des escarbilles, en soulevant les plaques de parquet (je suis descendu dans la machine plusieurs fois sur l'ordre du Commandant). La chauffe devenait de plus en plus difficile. Les chauffeurs étaient obligés de faire la chaîne pour se faire passer les pelles tandis qu'assis dans l'eau, les sénégalais les soutenaient. Une chaîne avec des seaux a été établie pour vidanger l'eau de la chaufferie avant, tandis qu'un flexible était établi pour pomper l'eau de la chaufferie arrière dans la machine. Le Chef mécanicien voyant la pression baisser, la machine ne tournant que très lentement, a demandé de stopper pour conserver la pression pour les auxiliaires et la lumière. Le Commandant a fait stopper. L'eau gagnait toujours, le navire gîté de plus en plus (10°) babord environ les roulis portant de 15 à 20°). Je demande au Commandant de mouiller un ancre flottante.

del pecio del buque por Guido y su equipo PDD a unas 4 millas al nordeste del *Cap de Favàritx*, yacente en dos partes a una profundidad de 156 metros.

Pero existe, también, la versión de aquellos desgraciados hechos realizada por uno de los niños del Centre Guynemer que fue salvado del accidente, Oscar Haffner:

"Afortunadamente, mi padre me enseñó a nadar, bucear y desafiar las olas en todos los climas; sin eso, ¡no creo que estaría aquí hoy!" Con estas palabras, audaz y emocionado al mis-

mo tiempo, el joven Oscar Haffner respondió a las palabras de elogio que acababan de dirigirle, pocas horas después de su llegada a Antibes. Con 14 años y siendo el menor de cinco hermanos, el joven Oscar había dejado la escuela municipal de Fontonne-Azurville hacía ocho meses, para ir a Argel a beneficiarse de una larga estancia en el campo de Lodi que le ofrecía el trabajo del Centre d'accueil Georges-Guynemer. Había tomado pasaje en el ***Lamoricière****, para el regreso de Argel a Marsella, con catorce de sus pequeños camaradas del campamento, incluidos diez*

MARITIME / Le paquebot de la ligne Alger-Marseille avait coulé le 8 janvier 1942

300 fantômes hantent l'épave du "Lamoricière"

66 ans

Par Philippe Gallini
pgallini@laprovence-presse.fr

Comme à chacun de ses retours de voyage, j'étais descendu sur les quais de la Joliette pour accueillir mon père. J'avais 16 ans. Je me souviens qu'il neigeait ce jour-là. J'ai attendu mais le bateau n'est pas arrivé. Je suis revenu le lendemain, mais le bateau n'était toujours pas là. Le jour suivant, j'étais en classe, au lycée, quand le directeur m'a fait appeler et m'a annoncé que je ne reverrais plus mon père".

Pour le jeune François Lotta, le monde s'écroule ce 8 janvier 1942. Chef de salon à la Compagnie générale transatlantique (CGT), son père fait partie des 300 victimes du naufrage du *Lamoricière*, un paquebot de la CGT qui tentait de secourir un autre navire pris dans une effroyable tempête. Et c'est avec beaucoup d'émotion que le Dr Lotta, aujourd'hui âgé de 82 ans, a appris la nouvelle de la découverte de l'épave. Une équipe de plongeurs italo-espagnole vient en effet d'identifier le navire, par 156 m de fond, à 10 km au large du cap Favaritx, au nord-est de l'Île de Minorque, dans l'archipel des Baléares.

"Son devoir de marin"

"On n'a jamais retrouvé son corps. Je sais que celui de l'un de ses camarades, disparu comme lui, a été rendu par la mer, quelques jours plus tard, sur les côtes de la Tunisie, précise le Dr Lotta. *Je n'en ai jamais voulu au commandant du Lamoricière car j'ai toujours pensé qu'il n'avait fait que son devoir de marin. Mais s'il avait choisi de protéger son navire et ses occupants, personne ne lui aurait reproché non plus".*

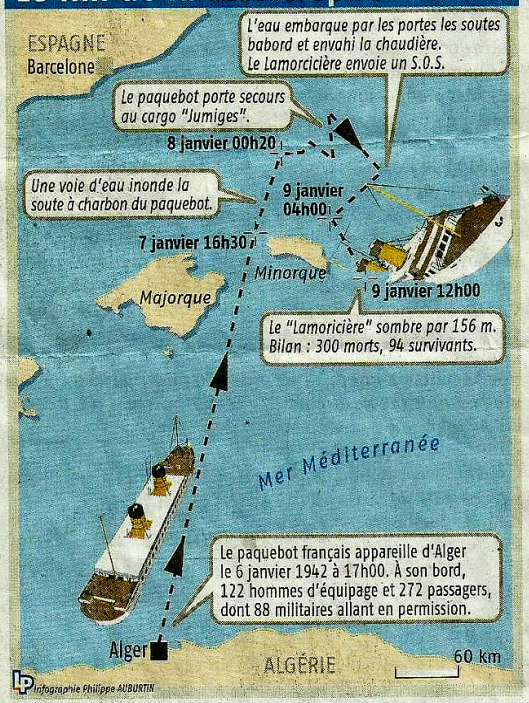
En effet, le 7 janvier 1942, alors qu'il effectue sa traversée régulière entre Alger et Marseille, sur une mer démontée, le *Lamoricière* capte un SOS. Pris dans la tempête, le cargo *Jumières* appelle à l'aide. Il fait eau de toutes parts et menace de sombrer. Sur la passerelle du *Lamoricière*, le commandant Milliasseau décide de se dérouter, alors même que son propre navire connaît de graves avaries. Depuis le départ d'Alger, les chaudières ne parviennent pas à monter en puissance, alimentées par un charbon de mauvaise qualité ; lequel a remplacé le mazout pour cause de restrictions de guerre. Le navire n'est plus maître de sa manœuvre et expose ses flancs aux coups de butoir des flots déchaînés. Les rivets de la coque finissent par céder. Les tôles se disjoignent. L'eau s'engouffre.

"Quand on en parlait à la maison, se souvient François Lotta, *mon père nous disait souvent : ce bateau, c'est une vraie souricière. Je pense qu'il parlait des coursives très étroites. Pour ceux qui se trouvaient dans les ponts inférieurs, trouver une issue a du être très difficile, d'autant que le bateau accusait une forte gîte".*

Soixante-six ans plus tard, le naufrage du Lamoricière reste l'une des plus grandes catastrophes maritimes qu'ait connu la Méditerranée. Naufrage qui allait marquer les esprits et toucher de nombreuses familles en Corse et à Marseille d'où une grande partie des victimes étaient originaires. Un naufrage qui en gardant sa part de mystère, a également alimenté les superstitions. Ce qui explique que plus aucun navire n'ait jamais porté ce nom. Certains y ont vu un mauvais présage, décryptant dans "Lamoricière" ce terrible et funeste avertissement : *"La-mort-ici-erre"*... ■

Réagissez à cet article
www.laprovence.com

Le fim de la catastrophe



LES CHIFFRES

18 nœuds est la vitesse que le *Lamoricière* aurait dû atteindre pour se sortir de ce mauvais pas. Si ses chaudières avaient fonctionné au mazout et non au charbon avarié...

272 passagers se trouvaient à bord, dont 88 soldats de l'armée d'armistice en permission et un groupe de 16 enfants âgés de 10 à 14 ans qui rentraient en France après un séjour dans un centre médical algérois.

500 tonnes de fruits et primeurs constituaient la cargaison. Les 122 marins aidés des passagers, allaient les déplacer à la main afin d'équilibrer le navire, avant de faire la chaîne avec des seaux pour tenter d'étaler la voie d'eau. En vain.

de 6 a 10 años a los que acompañaban dos enfermeras.
- ¿Cuántos sobrevivientes entre ustedes? -El joven Oscar estaba visiblemente angustiado: "Dos, respondió. Las enfermeras se quedaron con los otros pequeños, a quienes nunca quisieron abandonar durante la agonía del barco. Un torbellino los envolvió". Tras un breve silencio, y habiendo pasado su mano derecha por su frente, que estaba coronada por una espesa cabellera rubia, el joven sobreviviente continuó: "El ***Lamoricière*** *había cambiado de rumbo para buscar otro barco que había hecho una llamada de socorro; fue mientras hacía un viraje bastante brusco que fue tomado y por un momento sumergido por una gran borrasca. En ese momento, comenzaron sus dificultades, su agonía... Habíamos ayudado en ciertas maniobras ordenadas para tratar de salvar o prolongar la existencia del paquebote, cuando se dio la orden -habiendo sido devueltas todas las canoas puestas en la mar- de construir balsas en cuyas cuatro esquinas se proveyeran de recipientes de aire. Los primeros pasajeros de las canoas ya se debatían en el mar embravecido: entonces les arrojaban todos los trozos de madera que podían arrebatarle al barco: puertas, mesas, vigas, toneles vacíos, etc. Entonces, el* ***Lamoricière*** *cedió con mucha fuerza y no fue desde muy alto que tuve que saltar para abandonarlo y jugarme la suerte en medio de las olas. Durante una hora -tal vez más- tuve que nadar y dejarme hundir bajo cada ola que venía con fuerza. Si hubiera querido flotar, todas estas enormes olas me hubieran deportado a varios kilómetros del centro de rescate y eso es lo que quería evitar.*

Finalmente llegué a una balsa que podría haber sido de tres metros cuadrados, y en la que pronto nos juntamos veinticinco personas. Tuvimos que permanecer allí, luchando constantemente con el mar embravecido, durante otras cinco horas. Mientras tanto, una ola, más violenta que las otras, se había llevado a 10 ocupantes de nuestra balsa. Sólo quedaban 15 de nosotros cuando el buque de la marina Impetuéuse estuvo a nuestro alcance. La tripulación de este buque de guerra mostró un gran coraje: los marineros descendieron a la superficie del agua, colgados de diversos cabos, e intentaron agarrar a la mayor cantidad posible de náufragos durante horas. Yo mismo apoyé a un compañero en apuros que, al ver a un marinero de la embarcación colgado de un cabo, quiso saltar hacia él para agarrarse. El desgraciado había tirado demasiado, y quedó atrapado entre la balsa y el barco, que las olas sacudían, y quedó atrapado entre uno y otro... Sin embargo, logramos izarlo a bordo del ***Impétueuse****. Era el navegante Dupuy, el que iba a sucumbir".*

"Sí, pero... ¿y tú?" "¡Oh! yo, es bastante simple. Me agarró un marinero... ¡y aquí estoy!. Y continuó- "Dos fuertes golpes en la puerta de la cabina y una voz ronca: '¡Levantémonos, muchachos!' Me froto los ojos, has visto tristeza. Mecánicamente, busco el interruptor. Nada de electricidad. Lo había olvidado. Así que todo vuelve a mí de una vez. No fue una pesadilla. Es cierto, la tormenta continúa y podemos estar perdidos. Nuevamente la voz ronca continúa: 'Evacuamos el barco, los ojos de buey están cegados'. Son ya las 11:00 h "Mi amigo Roger Natta me dice: 'Tienes que ir a ver'. "Roger Natta tiene dieciocho años, yo tengo catorce y todos piensan que es al revés, no es que sea bajito, pero yo soy muy alto y ocho meses en el campamento de Lodi me dieron un gran cambio". "Me quedo sentado en mi litera, todo vuelve a mí de golpe. La gran ola, anoche, una ola que vimos venir de lejos, grande como un rascacielos y que se derrumbó sobre el barco. Oíamos el agua rodando por las escaleras, luego el vapor escupir y las caras sucias que subían de las bodegas con sus ojos blancos, para decir: 'Las máquinas se ahogan' Luego, un soldado nos tocó a Roger y a mí en el hombro: '¡Ustedes dos son duros!'. Bajamos con baldes de lona, hicimos la cadena; apreté los dientes, pensé en los doce niños del centro de Guynemer que se habían embarcado conmigo, y en las madres que los esperaban en los muelles de Marsella para besarles sus buenas mejillas. Apreté los dientes. Teníamos agua hasta las rodillas. Salimos de ella tanto como entramos. Estábamos aguantando. No hablamos, pasamos los baldes. Y luego, al final del día, el agua ya nos llegaba al estómago. Era la una de la mañana; de repente, la luz se fue. Dejamos los baldes; las mujeres sacaron fósforos para que nos encontráramos ahí, en medio del agua y las máquinas. Los marineros dijeron: 'Debemos esperar que aguante hasta el día' Cerramos las puertas detrás de nosotros y el agua ya las golpeaba. Le pregunté a un marinero: '¿Entonces se acabó?' Dijo: '¡Sí, pero no se lo digas a los pequeños!' Cuando regresamos a nuestra cabina con mi amigo Roger, ya no podíamos sentir nuestros brazos. Del otro lado del mamparo, los niños no querían dormir; después oímos la voz de una enfermera, creo que era la de la señorita Rose que contaba la historia de 'La cabra del señor Seguin', pero la voz de la señorita Rose no pudo más, siendo la voz de la señorita Odile quien terminó la historia.

Con Roger, nos dormimos antes que los niños. Ahora estoy sentado en mi litera y recuerdo todo esto. 'Vamos, me dijo Rotger, nos van a necesitar ahí al lado'. Todo el entorno también

está oscuro; los niños gritan... qué crees, el mayor tiene diez años. Siento sus lágrimas calientes en mis manos. Yo también, quiero llorar. Tratamos de ponerles salvavidas, pero no quieren, tienen miedo. Entonces, Mademoiselle Odile -reconozco su voz- les dijo: '¡Un poco de coraje, qué diablos! Ustedes son pequeños hombres... vamos a cantar 'La Marsellesa'. Yo también canté con ellos y me pareció que era la primera vez que entendía la letra de la canción. Oí rugir voces feroces: era el mar que invadía las escaleras. Así, mientras cantábamos, seguíamos los pasillos, que se mecían bajo nuestros pies; caímos, nos levantamos, aguantamos el hilo de la canción. Trabajamos durante media hora para dejar este barco. Media hora llevándoles los niños uno por uno; no querían subir, se calmaron cuando las enfermeras vinieron a sentarse a su lado. Sabían que no había posibilidad de escape, pero tan solo pensaban en los pequeños. Robert y yo íbamos a subir también: 'No, ustedes dos son mayores, irán los últimos...' nos dijeron. Yo estaba muy cerca del bote, con el pie la sostuve contra el talud de la cubierta que se precipitaba al mar y escuché a las enfermeras. Parecía que eran doce... que había una para cada pequeño. Y para cada pequeño, la palabra justa, y contuvieron las lágrimas, besaron las fotografías. Tengo dolor de estómago. Empujábamos la barca con los pies... 'Agárrame un poco', le decía un niño a otro... Y la primera ola los engulló... ¡Una sola ola y no vimos nada más, no escuchamos nada más!... Después de eso, todo fue muy rápido: la popa empezó a hundirse, echamos todo el peso que pudimos al mar, las puertas, las mesas, las sillas, etc., una balsa. Muchas personas se aferraron al bote y no querían saltar. 'Es nuestro turno, me dijo Rotger' Y se quitó los zapatos, saltó... yo me quito los zapatos, me quito la chaqueta, voy a saltar, pero de pronto veo una gran ola que levanta a Roger Natta y lo tira contra el casco... Ya no tengo compañero..."

"Ahora estoy dudando, así que allí, al otro lado de la ola, a tiro de piedra, veo nuestra casa en los suburbios de Antibes, villa Barthamer, y al otro lado de la puerta, toda mi familia, igual que hace ocho meses, cuando me fui. Pienso en mi madre que está en el hospital y que se va a preocupar. Escucho la voz de mi padre: 'Adelante hijo, pégale bien a la ola'. Mi padre es el instructor principal en el Colegio Nacional de Atletas, me acostumbró a nadar en invierno en todos los climas, a la astucia con las olas, El centro de submarinismo de Antibes me parece muy pequeño y al oír la voz de mi padre, me tranquilizo y entonces pienso en mis amigos de la escuela de Fontanne... No, no se dirá que el pequeño Hauffner que se creía un nadador tan fuerte no lo consiguió. Estoy muy tranquilo, elijo mi ola, la dejo pasar y me tiro en la pendiente para cruzarla. Consigo alejarme de las demás. El truco está en hacer el túnel; hay que cruzar la ola y respirar sólo en el valle. Alcancé la balsa y éramos 25 en ella. Tres horas más tarde, sólo quedábamos 15; los demás habían sido arrebatados por una ola o habían abandonado. Tres veces volcó la balsa y tres veces volvimos a ella. Al cabo de cuatro horas llegó el aviso Impétueuse. Yo ya no tenía fuerzas para mover la cabeza, estaba helado, azotado, me pasaron un cabo por debajo de los brazos. Eso fue todo". "Todavía tenemos que dar vueltas en círculos en medio de los restos de madera. Estoy pensando en las enfermeras... Mi padre me daba a menudo lecciones de valor, pero ellos dos, qué bien hablaban en el barco..... Quisiera que todos los niños del mundo les dedicaran una oración... En el andén de la estación de Antibes, mi padre me dijo: 'Estoy feliz contigo... ¡Pero es difícil!'. En la escuela de Fontannes estaban preocupados por mí. En vez de ir a clase, mi profesora y los niños estaban escuchando la radio. Corrí a saludarles. Los niños salían al recreo y cantaban 'Maréchal nous voilà'... Me puse a llorar..."

El 22 de febrero del mismo año del trágico naufragio, el hecho sería reconocido por el gobierno francés como un acontecimiento derivado de la guerra, lo que permitiría atribuir a las víctimas los beneficios de la distinción de "*Mort pour la France*" y la admisión de todos los pequeños a la cualidad de "*Pupilles de la Nation*".

Sobre los hechos se cuenta, también, con el valioso informe redactado por el Primer Oficial, Sr Nouaret, que sería otro de los supervivientes de la catástrofe:

"*Informe de Mar del 2º Capitán Nougaret en ausencia del Capitán Milliasseau*

Yo, el abajo firmante, segundo capitán Nougaret Gaston (Mle. 11595 Marseille) del vapor ***Lamoricière*** *armado en Marsella, tripulación de 122 hombres, declaro que salí de Argel hacia Marsella el martes 6 de enero a las 5 p.m. con 272 pasajeros y unas 330 toneladas de mercancías, equipajes, despachos, correo, 2 marcos móviles, verduras tempranas, todo estibado y embragado conforme a las normas.*

A las 5 p.m, zarpó de Argel. Viento del Norte, fuerza 5, mar bastante gruesa, cabeceo. Al final de la salida, ejercicio de abandono para los pasajeros, con colocación de los chalecos salvavidas,

El miércoles 7, pasado Bajolí, alrededor de las 4.30 a.m., refrescaron los vientos del Norte

(7) la marejada aumentó, cabeceo violento, marejada.

El Capitán, tras el S.O.S. del carguero ***Jumieges*** *decide desviarse para ayudarlo.*

El jueves 8 de enero de 1942, tomé guardia a las 4 de la mañana, íbamos rumbo a Marsella. Dejé el reloj a las 8 en punto.

Alrededor de las 2 p.m. el Capitán me llamó, habiendo informado el Jefe de Máquinas que la combustión se estaba dificultando a raíz de una reentrada de agua por una puerta de carga provocada por el violento balanceo durante el desvío para ir al lugar del ***Jumièges*** *en apuros (no vi las maniobras realizadas porque el Comandante no me había hecho despertar). Bajé a la máquina y descubrí que las salas de calderas estaban barridas por el agua y dificultaban considerablemente la combustión. Con el Jefe de Máquinas subimos a la pasarela (puente de gobierno). A bordo quedaban 80 toneladas de carbón.*

El Comandante llamó al Capitán de Corbeta Lancelot y, siguiendo su consejo y el nuestro, decidió, dado el mal tiempo, ir a buscar el refugio de Menorca, a poner en orden las salas de calderas. Estábamos a unas 60 millas al norte. El Capitán ordenó al Jefe de Máquinas que le avisara cuando la presión fuera suficiente para realizar la maniobra de cambio de rumbo. Estábamos a la capa y navegábamos a unos 5 nudos. Alrededor de las 3 p.m. el Jefe de Máquinas informó que podíamos maniobrar. El viento del Norte había refrescado (fuerza 8), el mar se había vuelto enorme. El barco quedó en posición de equilibrio frente al viento, la mar siguió creciendo, el agua invadió las salas de calderas, y los violentos golpes de mar hicieron que el agua entrara con fuerza, arrastrando carbón y cenizas, levantando las tablas del suelo (bajé a la máquina varias veces por orden del Comandante). Calentar a las calderas se hizo cada vez más difícil. Los maquinistas estaban obligados a hacer la cadena para pasar las paletadas de carbón sentados en el agua, los senegaleses los apoyaban. Se montó una cadena con baldes para drenar el agua de la sala de calderas de proa, mientras que se instaló una manguera para bombear agua desde la sala de calderas de popa hacia la máquina. El Jefe de Máquinas al ver la caída de presión, y la máquina girando muy lentamente, pidió detenerse para mantener la presión para los auxiliares y la luz. El Comandante se detuvo. Pero el agua seguía ganando, y el barco escoró cada vez más (10°) a babor aproximadamente, y los balances de 15 a 20°). Le pido al Capitán que eche un ancla de capa.

Le naufrage du "Lamoricière"

Un récit pathétique de la catastrophe

93 passagers ont été sauvés

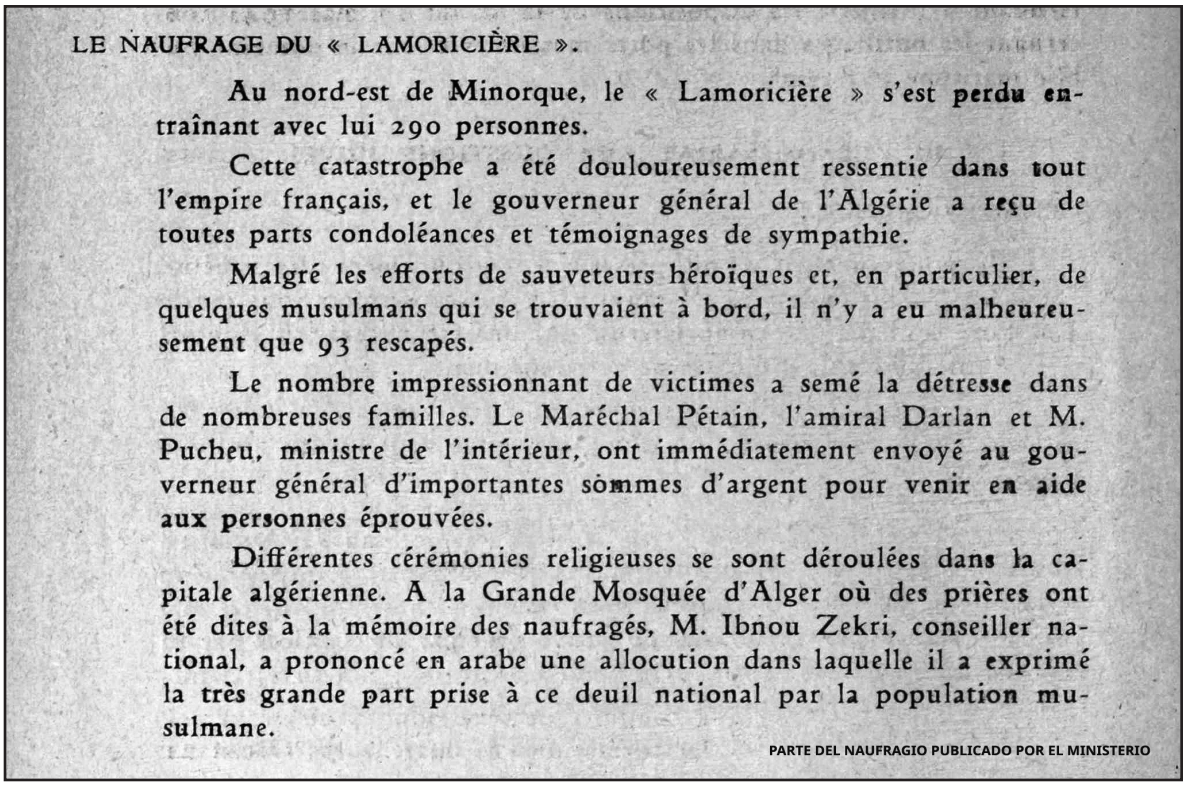
On déplore environ 290 victimes

Dans les mêmes parages, le vapeur français "JUMIEGES" paraît perdu corps et biens

France-Presse. — P. W. 24.958.

Le « Lamoricière » photographié à quai, à Marseille, avant un départ pour l'Algérie

Hacia las 10.30 a.m., para intentar aumentar la presión, el Capitán ordenó bajar por la claraboya las vigas del puente de la chimenea. Esfuerzo innecesario. La presión seguía cayendo y la cadena de cubos de la sala de calderas delantera se detuvo porque no había más presión, por lo tanto, no había más luz.



LE NAUFRAGE DU « LAMORICIÈRE ».

Au nord-est de Minorque, le « Lamoricière » s'est perdu entraînant avec lui 290 personnes.

Cette catastrophe a été douloureusement ressentie dans tout l'empire français, et le gouverneur général de l'Algérie a reçu de toutes parts condoléances et témoignages de sympathie.

Malgré les efforts de sauveteurs héroïques et, en particulier, de quelques musulmans qui se trouvaient à bord, il n'y a eu malheureusement que 93 rescapés.

Le nombre impressionnant de victimes a semé la détresse dans de nombreuses familles. Le Maréchal Pétain, l'amiral Darlan et M. Pucheu, ministre de l'intérieur, ont immédiatement envoyé au gouverneur général d'importantes sommes d'argent pour venir en aide aux personnes éprouvées.

Différentes cérémonies religieuses se sont déroulées dans la capitale algérienne. A la Grande Mosquée d'Alger où des prières ont été dites à la mémoire des naufragés, M. Ibnou Zekri, conseiller national, a prononcé en arabe une allocution dans laquelle il a exprimé la très grande part prise à ce deuil national par la population musulmane.

PARTE DEL NAUFRAGIO PUBLICADO POR EL MINISTERIO

Hacia las 7:00 p.m., el Capitán ordenó formar una cadena para llevar las palas de la falsa cubierta 2 de babor a la cubierta de paseo de estribor, para intentar compensar el escora.

Cerca de las 8:30 p. m., el Comandante me ordenó ir a descansar hasta la medianoche. En la plaza, el Sr. Cecchini insiste en echar un ancla, esa es mi opinión. Subimos al puente. El Comandante está de acuerdo. Todos los marineros y jefes de cubierta han montado un ancla de capa con el sistema "Malkaroff" en la cubierta de la bodega 1, bajo la supervisión del Sr. Cecchini y mía. Alumbramos con nuestras antorchas. Trabajo muy duro porque los fuertes balances del barco nos dejaban boquiabiertos. El ancla se fondeó a babor sobre las 00:30 a.m. del viernes 9 de enero con 200 metros de cabo (añadimos el cable de acero por si forzaba demasiado). El barco, que se dirigía al S 65° W, llevaba un rumbo 10° más al viento y parecía sufrir menos, al ser los balanceos menos violentos.

Alrededor de las 4 a.m., el mar creció, empujado por el viento NNO. Se pidió al Capitán que bajara las anclas para intentar enderezar el barco a barlovento. Se negó, porque temía reventar el casco. El teniente comandante Lancelot estuvo de acuerdo. El Capitán ordenó arrojar las cajas al mar, manteniendo la carga en el costado de estribor. Se establecieron dos cadenas, una que arroja la carga al mar, la otra que continuaba montando las cajas en la cubierta de paseo de estribor. Todos, pasajeros y tripulantes, fueron sublimes en coraje y esfuerzo. El trabajo era muy difícil en la oscuridad porque teníamos muy pocas lámparas de queroseno y eléctricas. Los oficiales y los estudiantes de puente y de máquinas, que no estaban de guardia, acudieron a la cadena. Los tenientes comandantes Lancelot, el D'Adhemar de Cransac, así como el comandante de Armas Schwander, alentaron a los hombres en sus esfuerzos.

Alrededor de las 5 a.m., detuvo la cadena de la falsa cubierta 2 de babor, porque destruir la llave sería peligroso, los primeros de estribor podrían deslizarse hacia babor. Pasó esta cadena al aparcamiento para ser arrojada por la borda a dos manos

Alrededor de las 7 a.m., el Capitán ordenó el final del lanzamiento a la mar para intensificar el transporte de verduras tempranas en la cubierta de paseo de estribor.

Alrededor de las 9:15 a.m., el parque estaba vacío, había alrededor de 2.500 paquetes en el puente. El Capitán ordenó continuar el transporte de cajas desde la falsa cubierta 2 de estribor. Se montaron dos cadenas. El Capitán me informa que el ***G. G. De Gueydon*** *nos ve a 5 millas. 'Coloque a los encargados y marineros en la cubierta de la 4.ª clase, en una cadena para tenerlos a mano cuando sea necesario'. A eso de las 9:45 a.m. el Capitán me dijo que el* ***G. G. De Gueydon*** *no iba a poder dar el remolque y que le acababa de decir que se mantuviera a favor del viento para mantenerse en aceite. Luego trae a los marineros y encargados para que se pre-*

paren para el abandono del buque. Ordenó alrededor de las 10 a.m., que todos se pusieran los chalecos salvavidas y subir a la cubierta de botes de estribor. El buque tiene unos 15° de escora que pasó de 20° a 25° en los violentos golpes de mar. Los botes salvavidas de babor estaban preparados para la botadura, pero impidiendo la escora la botadura de los botes salvavidas de estribor. Se colocaron cabos en las balsas y dispositivos flotantes, listas para ser lanzadas. Elementos de ayuda a lo largo de la borda. El barco por los golpes de mar se embarcó agua en la cubierta de paseo a babor. Alrededor de las 10:15 a.m., veo el ***G. G. De Gueydon*** *en el lado de estribor a unos 600 u 800 metros de distancia. El está hilando aceite.*

Alrededor de las 10:30 a.m., el segundo Encargado de hotel, Mr. Tourenc, me informó que se había roto un ojo de buey en el compartimiento del Comandante. Bajé con Tourenc y vi unos 1,50 a 2 metros de agua primero. Informé al Comandante quien me ordenó verificar. Volví a bajar con M. Le Chech y el marinero Gourdin. Encontramos 2 metros de agua.

Alrededor de las 10:45 a.m. el Capitán me dijo que iba a pedirle al ***G. G. de Gueydon*** *que pasara a favor del viento. Ordenó seguidamente cortar el ancla flotante (de capa) porque temía por las hélices del* ***G. G. De Gueydon****. El barco se escoró unos 10°, adquiriendo una escora más acentuada.*

Alrededor de las 11 a.m. se daba la orden de evacuación por el comandante. 'Las mujeres y los niños primero'. Ordenó a todos los pasajeros se situaran a babor. Sólo vinieron unas treinta mujeres y veinte niños. Los dirigíamos hacia las canoas, pasándolos entre nuestros brazos y la barandilla, pues era imposible mantenerse erguidos. Los vientos soplaban en forma de tormenta, el mar era enorme. Los capitanes de corbeta Langelot y De Cransac estaban presentes, así como el comandante Schwander, el señor Le Clech, el marinero Nyer y algunos muchachos. El teniente comandante De Cransac, llamado por su esposa e hijos, se negó repetidamente a embarcar. El Capitán de Corbeta Lancelot, el mayor, le dio la orden imperativa, así como el Comandante Schwander, yo y el Sr. Le Clech. Puesto el bote en el agua junto al salón de proa alrededor de las 11:20 a.m. Un bandazo del barco lo llevó debajo de la cubierta de botes donde me pareció que se había destrozado. Las mujeres y los niños, aterrorizados, ya no querían quedarse a bordo de las otras canoas. El almacenero Guerini subió al puente para solicitar al Capitán que dejara caer el ancla de estribor. Yo estoy de acuerdo. El comandante ordena fondear. Guerini va al castillo de proa, el ancla no cae. Bajo del puente. El bote de popa, habiendo roto sus amarras,

Il y a 80 ans sombrait un géant de la Méditerranée

Le 9 janvier 1942, le *Lamoricière* coule en Méditerranée. Pour comprendre les circonstances du drame qui a fait 301 victimes, dont son grand-père, la Rennaise Isabelle Cardin a mené son enquête.

En mai 2008, une équipe de plongeurs découvre au large de Minorque, une île des Baléares, un morceau de l'épave d'un paquebot français : le *Lamoricière*. **« Quand j'ai entendu ce nom, j'ai aussitôt repensé à ce que me racontait ma grand-mère sur la mort de mon grand-père qui se trouvait à bord,** explique Isabelle Cardin, généalogiste à Rennes, dont la famille est originaire de Saint-Malo. **Comme les autres familles des 301 victimes, elle n'avait jamais vraiment su ce qu'il s'était passé. J'ai voulu comprendre pourquoi ce navire avait coulé. »**

Pierre Cardin a 28 ans lorsqu'il embarque sur le *Lamoricière*, à Alger, le 6 janvier 1942. C'est un jeune lieutenant du Train mis en congé d'armistice. Papa de trois enfants, il s'apprête à retrouver sa famille qui l'attend à Toulon. Il ne la reverra jamais. **« À cause de la guerre, les conditions du naufrage sont restées obscures,** poursuit Isabelle. **Pendant des années, à chaque fois qu'on sonnait à sa porte, ma grand-mère imaginait que c'était son mari qui revenait. »**

Passionnée d'histoire et de généalogie, Isabelle va mener son enquête, éplucher des montagnes d'archives et retrouver des descendants des victimes. De fil en aiguille, elle parvient à reconstituer le scénario de ce drame presque oublié.

SOS d'un navire en détresse

Il est un peu plus de minuit, le 7 janvier 1942, lorsque la radio du *Lamoricière*, paquebot de la compagnie Générale Transatlantique qui assure la liaison entre Alger et Marseille depuis 1921, capte le SOS du *Jumièges*. Le cargo français, chargé de charbon et de ciment, est en perdition au large des Baléares. La mer est mauvaise et changer de cap n'est pas sans risque, mais si le *Lamoricière* ne tente rien, il en sera fait des sept officiers et des vingt hommes d'équipage du *Jumièges*.

Le commandant Joseph Milliasseau – **« un ancien choletais »** selon *L'Ouest-Éclair* – décide donc de se rendre sur les lieux du naufrage. Le paquebot y arrive vers 3 h 30, mais il est déjà trop tard. Le *Jumièges* est perdu corps et biens.

Bousculé par la Méditerranée en colère, le *Lamoricière* tente alors de reprendre sa course vers Marseille. *Avec rapidité le Lamoricière s'avance/La mer assaille en vain son gabarit géant/Son étrave d'acier fend le flot impuissant.* La poésie est loin du compte...

Le 8 janvier, la lutte continue. La mer se déchaîne. Elle aspire le navire dans des creux de 6 m puis lui assène des « vagues-uppercuts » que le *Lamoricière*, fragilisé par une lourde opération, encaisse mal. **« Au début de la guerre, on l'a transformé pour tourner au charbon,** reprend Isabelle. **Il a fallu aménager des portes dans sa coque, ce qui l'a considérablement fragilisé. »**

Quatre-vingt-treize survivants seulement

L'eau s'infiltre dans les entrailles du navire, soulève des morceaux de parquet et inonde les chaudières. Le *Lamoricière* n'a pas la force de donner le coup de reins nécessaire. **« Les Allemands se réservant le meilleur charbon, les bâtiments français devaient se contenter d'un ersatz qui ne leur permettait pas d'utiliser leur pleine puissance. »**

Le commandant tente de mettre le paquebot à l'abri, à Minorque. Le port est en vue, mais la mer ne lâche rien. Elle fait ce qu'elle veut du navire qui lance un SOS, le 9 janvier, vers 3 h 15.

Six heures plus tard, le *G.-G Gueydon*, commandé par le Breton de Binic Henri Heurtel, est sur les lieux. La tempête rend presque impossible les opérations de sauvetage, mais il faut pourtant commencer l'évacuation.

Vers 11 h, quatorze des seize enfants du Centre Guynemer et les deux infirmières de la Croix-Rouge française qui les accompagnent montent à bord du premier canot. Mais tandis qu'on tente de le mettre à la mer, **« une lame monstrueuse le souleva et l'emporta »,** témoigne une rescapée encore sous le choc, dans *L'Ouest-Éclair* du 13 janvier 1942.

Pour qu'on se souvienne

Les passagers se jettent à la mer, mais les vagues les renvoient sur la coque, ou pire, sur les hélices du *Lamoricière* qui s'enfonce toujours et disparaît à 12 h 35.

Le *G.-G Gueydon*, rejoint par le *Chanzy*, l'*Obstinée* et l'*Impétueuse*, recueille ses premiers naufragés. Dans des conditions extrêmes, la flotte de secours parviendra à sauver quatre-vingt-treize personnes sur les 394 qui se trouvaient à bord.

Demain, dimanche 9 janvier, jour du 80e anniversaire du naufrage, Isabelle Cardin sera à Marseille où elle retrouvera celles et ceux qui, comme elle, ont un aïeul parmi les victimes. **« Nous nous sommes donné rendez-vous au cimetière Saint-Pierre, car c'est le seul endroit où l'on trouve une trace du drame. »**

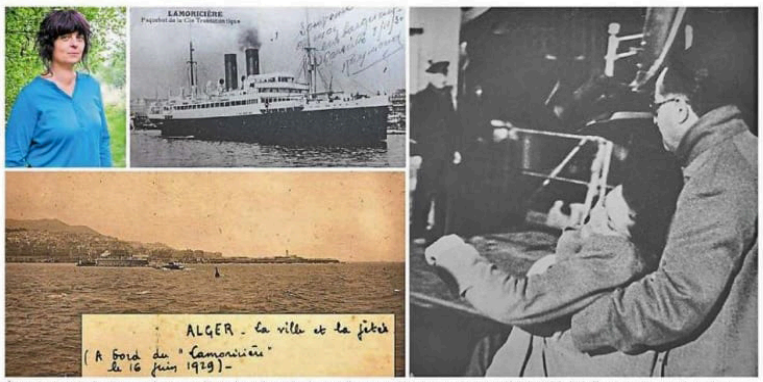
Cette « trace », ce sont quelques mots gravés sur le caveau familial de l'une des infirmières avec les noms des quatorze enfants du Centre Guynemer morts avec elle. Isabelle précise aussi qu'en Bretagne, l'association *Aux marins de la pointe Saint-Mathieu* a également intégré le *Lamoricière* dans son « chemin de mémoire ». **« Mais ce que nous aimerions aujourd'hui, c'est que l'on appose enfin, quelque part, une plaque rendant hommage aux victimes. »**

L'Ouest éprouvé en Méditerranée

Dans les jours qui ont suivi les naufrages du *Lamoricière* et du *Jumièges*, des messes ont été dites un peu partout. À Alger, à Marseille... Dans l'Ouest aussi. Kérity rend hommage au commandant Mataguez et à l'équipage du *Jumièges*. Morlaix à Pierre Le Gac et Louis Le Clech. Saint-Brieuc, au sous-préfet de 1re classe Paul Quilichini. En Vendée, Chaillé-les-Marais s'inquiète pour le docteur Héraud et son épouse, dont on n'a plus de nouvelles. Nantes pleure le capitaine de frégate Jean Lancelot et Saint-Nazaire, Henri Toscer, le fils du maire de la ville. D'autres enfants de l'Ouest figurent encore sur la liste noire de ce terrible naufrage qu'Isabelle Cardin raconte dans le numéro de janvier d'*Histoires Vraies*, un magazine pour les 8-12 ans, édité par Fleurus presse.

Olivier RENAULT.

Pour contacter Isabelle Cardin à propos du *Lamoricière* : naufragedulamoriciere@gmail.com. Page Facebook « Naufrage du Lamoricière ».



À gauche, Isabelle Cardin a mené son enquête sur le naufrage du « Lamoricière » ; au milieu, le paquebot, propriété de la Générale Transatlantique ; en bas, photo d'une vue d'Alger prise du paquebot en juin 1929 ; à droite, des rescapés sous le choc arrivant à Marseille deux jours après le drame. PHOTO : ISABELLE CARDIN, COLL. PART/CLIMAT, SEBA

LA PRENSA (OUEST-FRANCE) SE HACE ECO DEL DESCUBRIMIENTO DEL PECIO

fue arrojado, suspendido sobre sus aparejos. En él iban tres mujeres. Seguí gritándoles que se tiraran por la borda después de asegurarme de que el Contramaestre, en la cubierta de la chimenea, había cortado las últimas amarras del aparejo flotante. Nadie quería escucharme. Insistí mientras me iba hacia atrás y les repetía: "Tírense al mar".

Un dispositivo flotante estaba encajado entre un saliente y el techo, ligeramente por delante de la puerta del salón. Madame Chabaury y Mademoiselle Lescurre estaban aferradas a la barandilla, las sostuve y con la ayuda de Mademoiselle Lescurre pude liberar la máquina. Tiré a Mademoiselle Lescurre por la borda y solté a Madame Chabaury. Otras tres señoras estaban adelante a unos 3 metros de distancia; les pedí que se tiraran al mar y, en ese momento, el contramaestre, parado a popa del salón, me gritó: 'Estoy solo, deme la mano, haremos lo que podamos'. Un embate violento me hizo soltarme y caí al mar: Eran alrededor de las 12:20 h. Vi al Capitán parado en el puente del barco. Una caja de chalecos salvavidas pasó a unos 10 metros de mí. Nadé y me aferré a él. El Comandante de armas Schwander estaba allí, así como otros dos pasajeros. Unos minutos más tarde, vi al Capitán Milliasseau en el puente de estribor.

Después de cuatro o cinco intentos, obstaculizado por el fuerte balanceo del mar en la cresta de las olas, pude ser izado a bordo del ***G. G. de Gueydon*** *que se nos venía encima.*

Siendo el rescate en tales condiciones extremadamente difícil y peligroso, me gustaría señalar la buena conducta y el esfuerzo de los implicados en los rescates.

Tengo la satisfacción de encontrar entre las supervivientes a la señora Chabaury y a la señorita Lescurre.

Informo sobre el espíritu de entrega, el sacrificio que animó a los pasajeros y la tripulación del ***Lamoricière****.*

Personalmente he tenido que observar que la conducta de MM. Cechini y Le Clech, tenientes, Franzoni, contramaestre; Guerini, tendero; Stachino, Capitán de Armas; Nyer y Gourdin, marineros y Tourenc, mayordomo, fueron admirables desde todos los puntos de vista y en todo momento.

Los tenientes comandantes Lancelot y De Cransac, así como el Comandante de Armas Schwander nunca dejaron de brindarnos una valiosa ayuda, incluso en los momentos más críticos.

Hasta el último minuto, los radiotelegrafistas permanecieron en sus puestos.

El segundo teniente de ***Lamoricière****, Courbon, exento de guardia y postrado en cama, había resultado herido la noche del miércoles 7 al jueves 8 durante maniobras de investigación en el carguero* ***Jumièges****. Estaba en el puente alrededor de las 10:15 a.m. del viernes 9 de enero. El Sr. Le Clech Teniente de la Ciudad de Orán, pasajero, se había ofrecido a reemplazarlo.*

Tal es mi informe que declaro sincero, reservándome el derecho de ampliarlo si fuera necesario.

Hecho a bordo del ***G. G. De Gueydon*** *el 10 de enero de 1942.*

El segundo Capitán Nougaret de ***Lamoricière****.*

Firmado: Nougaret"

Esta trágica historia fue también reconstruida en su día por otros historiadores, como por ejemplo un oficial de la Marina Mercante en la reserva, Charles Finidori, que lo haría al margen del trabajo llevado a cabo en su día por una comisión presidida por el vicealmirante De Penfentenyo. Gracias a los testimonios de los rescatados, este marino reconstruyó hora a hora las circunstancias de la catástrofe:

"*Una de las más importantes catástrofes marítimas: Martes 6 enero 1942, el* ***Lamoricière****, soberbio hermano del buque* ***Duc d'Aumale*** *de 112,72 metros de eslora botado el 20 de mayo de 1920 en Newcastle (Gran Bretaña), zarpa desde Argel con rumbo a Marsella llevando a bordo 122 tripulantes, 272 pasajeros de los cuales 88 son militares y 230 toneladas de vituallas de aprovisionamiento, correo postal y otras mercancías. Las condiciones meteorológicas dejan bastante que desear con un viento de fuerza 7 y una mar en estado de gruesa.*

Al día siguiente de la salida, un poco antes de las 23:00 horas y en los alrededores de las islas Baleares, en que todo se desarrollaba normalmente, el oficial radio capta un mensaje S. O. S. procedente de un mercante francés en situación de peligro, el ***Jumièges****. El comandante del Lamoricière, Milliasseau, decide desviarse de su rumbo a fin de poder ayudar al buque en dificultades. Primer problema: poco despues de la medianoche, el 8, el paquebote marsellés recibe un fuerte embate de la mar, se abre una vía de agua importante y la combustión en la sala de calderas es mantenida difícilmente. Tras una serie de bordos buscando infructuosamente, el* ***Lamoricière*** *vuelve a ponerse rumbo a Marsella. Son las 03:45 h. Una decena de horas más*

PARTI D'ALGER MERCREDI

Le paquebot "LAMORICIÈRE"
pris dans une violente tempête
fait naufrage
au large des Baléares

Une partie de l'équipage et des passagers a pu être sauvée par de nombreux bâtiments accourus sur les lieux

OTRA NOTICIA DEL ACAECIMIENTO A LOS POCOS DÍAS DEL NAUFRAGIO (Y.W. 17.223)

tarde, el mal tiempo existente y obligados por una bajada inquietante en las reservas de carbón obligan (la velocidad del barco había sido sobreestimada), el mando decide virar a babor y buscar el abrigo a sotavento de Menorca. La maniobra se llevará a cabo sobre las 15:00 h, con vientos de fuerza 8 y mar en estado de 'enorme'. Pero, de repente, todo se complica: el barco queda atravesado a la ola; a pesar de la orden 'todo a babor', el barco no abate y la presión de la máquina cae gradualmente. El agua comienza a penetrar por los portillos y portalones de babor, también por las escotillas y comienza a invadir la sala de calderas. ¡De pronto 4 calderas de las 6 quedan apagadas!

Sobre las 17:10 h, el comandante Milliasseau solicita a Marsella la presencia de un buque en la zona para proceder a un eventual remolque. Cuatro horas más tarde, en condiciones de insuficientes reservas de combustible, el paquebote no es más que una masa inerte: su dinamo se ha parado y no hay posibilidad de arranque del motor auxiliar. A 03:09 h, el día siguiente, el buque lanza un S. O. S. Seis horas más tarde el ***Gouverneur Général de Gueydon****, buque de la Compagnie Générale Transatlantique, aparece en el horizonte. Un soplo de esperanza nace entre los pasajeros, totalmente desmoralizados. Cuando comenzaban a colocarse en el interior de un bote salvavidas para abandonar el barco, otro con un grupo de 17 niños se precipitaba en el agua desapareciendo entre la confusión del brutal oleaje. Preso del pánico, el resto de pasajeros se niega a embarcar en los restantes botes. Mientras tanto, el comandante daba la orden de que se tiraran al mar y utilizar las balsas y otros elementos flotantes. A 12:35 h, hora precisa, del 9 de enero de 1942, el Lamoricière se hundía en la situación 40° N 04°22 E. Derrotados, los tripulantes del* ***Gouverneur Général Chanzy****, del remolcador* ***Obstiné*** *de la Cie. Chambon e* ***Impétueuse****, aviso de la Marine Nationale, procedían en su entorno a rescatar a los náufragos, operación en la que no faltarían los actos de heroísmo para llevarlo a cabo. Pese a todo, unos 300 hombres, mujeres y niños desaparecían para siempre en pocas horas...*

Un mes más tarde, los desaparecidos se beneficiarían a título póstumo de la mención 'Morts pour la France'. ¿Por qué ese mérito? Sencillamente a que el informe emitido tras la investigación de la catástrofe atribuían la misma, además de la formidable tempestad existente en la mar y a la tentativa de socorrer al ***Jumièges****, a la mala calidad del carbón utilizado, combustible que hacía un año había sustituido al fuel-oil en los buques de la C. G. T. obligados por los tiempos de guerra"*

Otro artículo, firmado por Paul-Henry Fleur, gracias a la información facilitada por M. Robert Jacques, describía el suceso décadas después como sigue:

"1942: trescientos muertos en un naufragio. El paquebote ***Lamoricière*** *que venía de Argel y se dirigía a Marsella, su puerto base, se va a pique en la zona de Baleares. Ocurrió hace exactamente sesenta años. 'Martes 6 de enero de 1942: el* ***Lamoricière****, un paquebote de la*

Compagnie Générale Transatlantique zarpa de Argel en dirección a Marsella. A bordo: 272 pasajeros, 122 tripulantes y un importante cargamento de frutas y verduras. La mar está movida, pero el ***Lamoricière*** *(que ostenta el nombre del general que recibió en 1857 la sumisión de Abd el Kader), un sólido buque de 125 metros de eslora construido en los astilleros navales de Newcastle y botado en 1921, no tiene miedo de nada.*

Baja del nivel de carbón

Al día siguiente, miércoles, al atardecer, en el momento en que el buque atravesaba la zona de las islas Baleares, el oficial radio capta un mensaje S. O. S. de otro buque francés, el ***Jumièges****. Inmediatamente y como no podía ocurrir de otra manera en el mundo de la mar, el* ***Lamoricière*** *se desviaba de su rumbo inicial para acudir en ayuda de este buque. Durante 3 ó 4 horas las búsquedas se suceden en una mar de cada vez más alborotada. Sin ningún resultado. Durante la noche y vistos los resultados el buque abandona y retoma su rumbo inicial. Pero las formidables olas le hacen dar impresionantes bandazos lo que hará que el comandante Millias-seau ordene reestibar la carga, de estribor hacia babor. La operación se desarrolla durante toda la noche y una parte de la mañana del jueves. Pero no se conseguirá nada con ello. Durante la mañana, el comandante, preocupado por la gruesa mar (el viento había alcanzado fuerza 8 y las olas eran gigantescas) y por la bajada en las reservas de carbón por causa del tiempo empleado en la búsqueda del otro buque durante la noche, decidía meter al buque al abrigo de un puerto de la isla de Menorca.*

Pero no lo logrará: pasado el mediodía, una ola mucho más grande que las demás mete al barco en las otras (prácticamente le obliga a hacer lo que se conoce en términos marineros como el 'submarino'). El agua penetra por los portones en los compartimentos inferiores, junto a la sala de calderas: 4 de las 6 existentes quedan fuera de servicio. El ***Lamoricière*** *solicita auxilio, teniendo en cuenta que las reservas de carbón son ya un lejano recuerdo. El almirantazgo desplaza a la zona 3 buques de guerra, pero será otro buque de la Compagnie Générale Transatlantique, el* ***Gouverneur Général de Gueydon****, el que llegue primero al lugar de los hechos, al amanecer del viernes. Durante muchas horas sus tripulantes intentarán lanzar un cable sobre la estructura del* ***Lamoricière*** *que se está hundiendo poco a poco. En vano. La primera balsa es engullida. Durante este intérvalo otros buques habrán llegado. El comandante da la orden de evacuación de mujeres y niños. Pero, como por un maligno capricho del azar, será el momento que aproveche el temporal para redoblar su violencia. El primer bote es lanzado al agua, pero será engullido por las olas. A bordo del barco reina el mayor de los pánicos. Los barcos que han acudido en su ayuda se sitúan en torno al agonizante, que continúa hundiéndose (y que se irá definitivamente a pique este mismo viernes 9 de enero a los alrededores del mediodía).*

A pesar de las pésimas y horrorosas condiciones de la mar, los pasajeros no tienen otra alternativa que lanzarse al agua con la esperanza de poder asirse y posteriormente embarcar en uno de los botes, balsas o aros salvavidas para mantenerse a flote y posteriormente asirse a un cabo, una red u otros elementos que penden de las bordas de los barcos que

300 "MORTS POUR LA FRANCE", 94 RESCAPÉS

Il y a 50 ans, le naufrage du "Lamoricière"

Le 9 janvier 1942 disparaissait dans la tempête, à une encablure des îles Baléares, le paquebot "Lamoricière" de la Compagnie Générale Transatlantique en provenance d'Alger avec 394 passagers et hommes d'équipage à bord. Bilan de l'épouvantable catastrophe : 300 morts, 94 rescapés.

A l'initiative de la Société Nationale Corse Méditerranée (S.N.C.M), le car-ferry "Liberté" se rendra le 8 janvier sur les lieux mêmes du drame pour une cérémonie du souvenir. A son bord, des familles de disparus ainsi que des rescapés.

Un officier de la Marine Marchande à la retraite, Charles Finidori, a enquêté sur le naufrage, en marge de l'enquête officielle menée en son temps par une commission présidée par le vice Amiral de Penfentenyo. Grâce aux témoignages de rescapés, notre marin a notamment retracé heure par heure, les circonstances de l'une des plus importantes catastrophes maritimes survenues en Méditerranée occidentale.

L'une des plus importantes catastrophes maritimes

Mardi 6 janvier 1942, le "Lamoricière", superbe Sister Ship Timgad-Duc d'Aumale de 112,72 mètres lancé le 20 mai 1920 à Newcastle (Grande-Bretagne) appareille d'Alger en direction de Marseille avec à son bord 122 hommes d'équipage, 272 passagers dont 88 militaires et 230 tonnes de primeurs, colis postaux et autres bagages. Les conditions météo laissent à désirer avec un vent de force 7 et une mer assez grosse.

Le lendemain du départ, peu avant 23 h aux alentours des Baléares, alors que tout se déroule normalement, l'officier radio capte un S.O.S émanant d'un cargo français en perdition, le "Jumièges". Le commandant Milliasseau du "Lamoricière" décide de se dérouter afin de porter assistance au navire en détresse. Premier accroc : peu après minuit, le 8, le paquebot marseillais vient en travers la lame, prend une gîte importante et la chauffe est maintenue difficilement.

Après des recherches infructueuses, le "Lamoricière" reprend le cap vers Marseille. Il est 3h35.

Une dizaine d'heures plus tard, mauvais temps et baisse inquiétante du charbon obligent (la vitesse du navire a été surestimée), le commandement décide de virer de bord et de se mettre à l'abri sous Minorque. L'opération est exécutée vers 15h, par force 8 et mer énorme.

Mais, soudain, tout se dérègle : le navire tombe en travers de la lame et roule ; malgré la barre "à gauche toute", il n'abat plus et la pression tombe graduellement. L'eau embarque par les portes de soutes bâbord, les escarbilleurs et envahit la chaufferie. Bientôt 4 chaudières sur 6 sont éteintes !

Vers 17h10, le commandant Milliasseau demande à Marseille la présence d'un navire sur zone pour un éventuel remorquage. Quatre heures plus tard, faute de combustible suffisant, le paquebot n'est plus qu'une épave : sa dynamo est stoppée et le moteur de secours n'a pu être démarré.

A 3h09, le lendemain, le bateau émet un S.O.S. Six heures plus tard, le "Gouverneur Général Gueydon", navire de la Compagnie Générale Transatlantique, apparaît à l'horizon. Un souffle d'espoir naît parmi les passagers, vite éteint ...

Alors qu'il s'apprêtait à quitter le navire à bord d'un canot, un groupe de 17 enfants est précipité à la mer et disparaît, englouti par les flots déchaînés. C'est la panique, le reste des passagers refusent d'embarquer dans les canots restants. Le commandant donne cependant l'ordre de se précipiter à l'eau et d'utiliser les radeaux et engins flottants.

A 12h35 précises, ce 9 janvier 1942, le "Lamoricière"" sombre par 40° Nord 4° 22 Est.

Déroutés, le "Gouverneur Général Chanzy", le remorqueur "Obstine" de la Cie Chambon et "L'impétueuse", aviso de la Marine nationale, participent à leur tour au secours tandis que les actes d'héroïsme se multiplient pour sauver les naufragés. Malgré cela, quelque 300 hommes, femmes et enfants périront en quelques heures ...

Un mois plus tard, ces disparus bénéficiaient à titre posthume de la mention "morts pour la France". Pourquoi ce mérite ? Tout simplement parce que l'enquête devait démontrer que la cause principale de la catastrophe, outre la tempête et la tentative de secours au "Jumièges", était la mauvaise qualité du charbon employé, combustible qui avait un an plus tôt remplacé le mazout pour les navires de la C.G.T, temps de guerre oblige.

Michel DIVET

Les familles des disparus et les rescapés ont embarqué sur le car-ferry "Liberté" pour un voyage du souvenir. Ils sont en route pour se rendre sur les lieux mêmes du drame. (Photo Serge Assier)

VISITA AL LUGAR DE LA TRAGEDIA AL CUMPLIRSE 50 AÑOS DEL ACAECIMIENTO. A BORDO DEL CAR-FERRY LIBERTÉ

asirse y posteriormente embarcar en uno de los botes, balsas o aros salvavidas para mantenerse a flote y posteriormente asirse a un cabo, una red u otros elementos que penden de las bordas de los barcos que

han acudido en su ayuda. Algunos lo conseguirán; otros salvarán sus vidas gracias a las acciones heroicas de los tripulantes. Cinco lo serán gracias a que un marinero de la Marine Nationale que, amarrado con un cabo, ha descendido a ras de las olas para ir recogiendo a los náufragos. Se contarán 94 supervivientes. Pero muchos más perecieron: 300 personas exactamente, como el propio comandante Milliasseau, que se dejará tragar por el enfurecido mar en el puente de su barco. El anuncio de lo sucedido sumirá en la consternación a Marsella, que ha sido el puerto base del ***Lamoricière*** *y en donde residía la mayor parte de su tripulación.*

Este fue, a este nivel, el último naufragio con víctimas mortales con referencia a la marina francesa del siglo XX en el Mediterráneo".

Resta, aún, el informe presentado por el Comandante Schwander del Groupe de Chasse 26 (Alger, Maison-Blanche)

"Al Coronel Comandante de la Base de Marsella:

A bordo del ***G.G.Gueydon*** *el 12 de enero de 1942, tengo el honor de informar a usted.*

Embarcado en Argel el 6 de enero de 1942. A bordo del trasatlántico de la Cie. Générale Transatlantique el ***Lamoricière****, portando un permiso para ir a Francia, fui designado Comandante de Armas por el Capitán al mando del D.I.M. de Argel que me dio:*

- Una Lista de pasajeros militares
- Los Permisos y órdenes de misión
- El libro de órdenes permanentes
- Un libro de instrucciones específicas

El contramaestre Chapelin, que ejercía las funciones de timonel desde hacía varios meses, me sustituyó. El número de militares a bordo, oficiales, suboficiales y soldados, era de 65 más el contramaestre Chapelin.

16:30 - El capitán me presenta al comandante del transatlántico: el capitán Milliasseau.

17:00 - Salida

17:30 - De acuerdo con el capitán, hago realizar un ejercicio de evacuación general.

18:00- Inspección del alojamiento de los militares (nota: muchos de ellos ya están enfermos, el mar está muy agitado).

Primer día de R.A.S., miércoles 7 de enero, Mar muy gruesa, mala visibilidad, numerosas borrascas (no vemos la costa de Mallorca). Sólo doce personas en la mesa. Ninguna mujer apareció en el comedor durante toda la travesía. Bordeamos Menorca y, tras pasar Bajolí, ponemos rumbo a Marsella. Viento muy fuerte del norte-noroeste. El barco avanza poco y ya lleva mucho retraso. El mar sigue muy agitado, con olas de 5 a 6 metros y vientos de 70 nudos por hora. Pido al capitán del barco que interrumpa las patrullas de bomberos durante la noche, temiendo por una parte un accidente y, por otra, tener cada vez menos hombres sanos. Propuesta aceptada. El día terminó R.A.S.

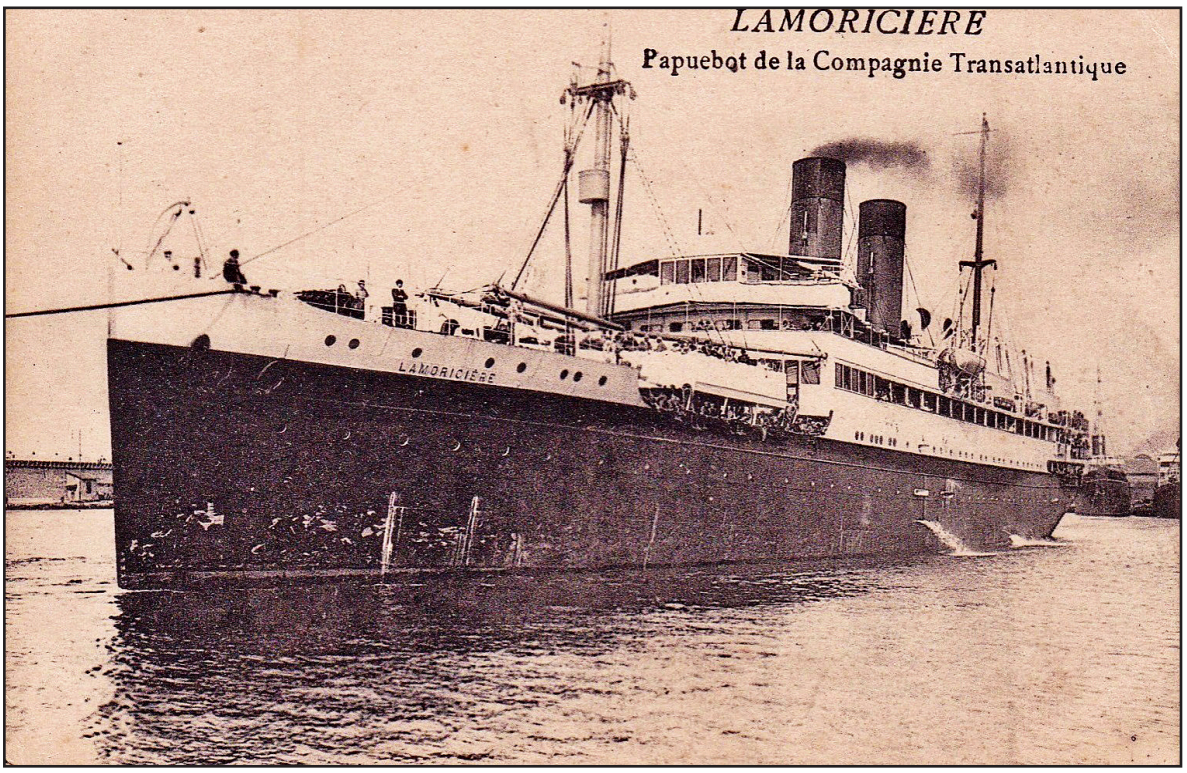
Jueves 8 de enero. Poco antes de medianoche, el oficial al mando, que no había abandonado su puesto, recibe un S.O.S. del cargo ***Jumièges*** *de la Cíe. Worms, en dificultades al norte-noreste de Menorca. Tras avisar al Jefe de Máquinas, dio la orden de dirigirse al* ***Jumièges*** *(ver croquis). Unos 20 minutos después de cambiar de rumbo con gran dificultad, el jefe de máquinas, Capitán Trautmann, informó al Comandante de que no podía continuar con ese rumbo. El agua entra cada vez más por la puerta de una carbonera. Cabe señalar que el capitán Trautmann había pedido al agente técnico de la C.G.T. en Argel que reparara esta puerta. El Capitán dio la orden de reanudar el rumbo norte-noreste y, aproximadamente 1/4 de hora más tarde, con la presión de las calderas de nuevo alta, el Comandante intentó de nuevo acercarse al* ***Jumièges****. Desgraciadamente, el último mensaje de este barco, recibido a las 12:50 h., nos*

daba pocas esperanzas de llegar a tiempo. El mensaje decía lo siguiente:"Por favor, pueden ayudarnos antes de 1/2 hora. Escotilla de la bodega arrancada, bodega N° 2 llena de agua. Balsa de salvamento arrancada". Poco después de la una, el capitán decidió que era inútil continuar la búsqueda y puso rumbo a Marsella. La situación a bordo empeoró de repente. El agua sube en las salas de calderas y la bomba de desagüe deja de aspirar agua. La presión está cayendo, y nuestra velocidad sigue bajando. Temiendo no poder llegar a Marsella por falta de combustible, el capitán decidió buscar refugio al sur de Menorca y, si era posible, entrar en la rada de Port Mahon a la mañana siguiente. Es muy posible cambiar de rumbo, pero el barco casi deja de obedecer. La situación en la sala de calderas se volvió cada vez más crítica y, finalmente, a las 15:00 h., se paró el motor. El barco iba a la deriva, escorándose fuertemente a babor. Su posición y situación fueron señaladas por T.S.H. A bordo reinaba un gran silencio y apenas se veía a nadie. Hago un recorrido de inspección por las instalaciones militares. Muchos enfermos. A las 16:00 h, el comandante me pide que organice una tarea con todos los militares disponibles para intentar vaciar con cubos una de las dos salas de calderas. Hice que el contramaestre reuniera a todos los hombres sanos, distribuyera los cubos y el trabajo comenzó unos minutos después. A las 20:00 h., la última caldera se inunda, la máquina de iluminación se para y la oscuridad a bordo es total.

El capitán decide entonces: 1° - Transportar parte de la carga de las bodegas de babor a la cubierta superior de estribor; 2° - Tirar al mar parte de la carga de las bodegas de popa de babor.

Tengo equipos formados para empezar a trabajar inmediatamente. A medianoche, la situación del barco se vuelve crítica. La escora era tal que resultaba muy difícil moverse a bordo.

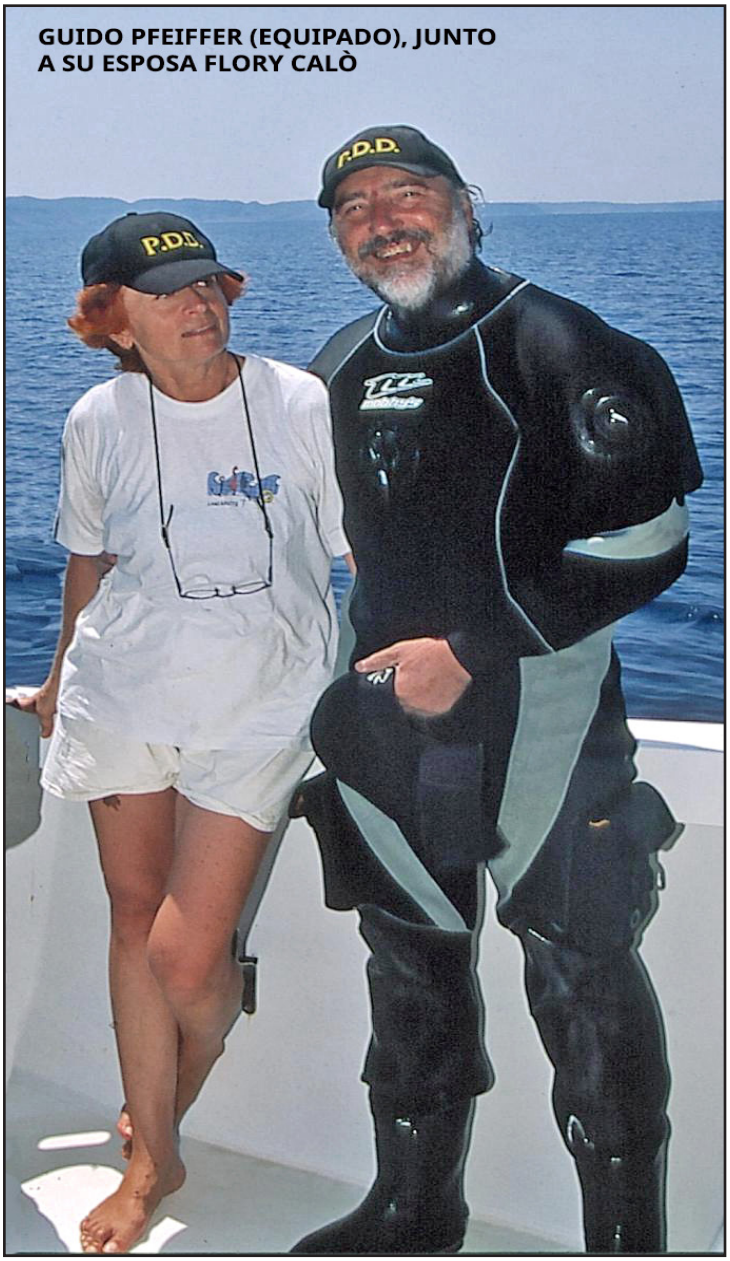
Viernes 9 de enero: Los trabajos continúan durante toda la noche. Al amanecer, observo que la lista ha vuelto a aumentar y que el barco pesa mucho más. El balanceo es menos violento pero el mar, lejos de haberse calmado, está cada vez más furioso. El agua ha invadido la sala de máquinas y las bodegas. Se dio la orden de ponerse los chalecos salvavidas. Los marineros entran en cada camarote para transmitir información. A 09:00 h. Se ordena a todos los pasajeros que se dirijan a la cubierta de estribor. El viento aumenta de fuerza y la mayoría de los pasajeros entran en las salas de fumadores del barco. El ***G.G.Gueydon*** *está a la vista. Subí al puente de mando, que no abandonaría hasta dentro de un cuarto de hora. 10:30 h. - El comandante del* ***Lamoricière*** *pide al* ***G.G.Gueydon*** *que se acerque a barlovento e intente salir del petróleo, con la esperanza de que una zona más tranquila le permita lanzar sus botes salvavidas. Sin resultado apreciable. El viento se refresca cada vez más. Las olas alcanzan de 8 a 9 metros, la parte trasera del barco está tocando agua con cada ola. En la proa, empezamos a embarcar por la cu-*



*bierta de carga. El comandante del **Lamoricière** pidió al **C.G.Gueydon** que subiera a sotavento para recoger los botes que iba a intentar echar al agua. El **C.G.Gueydon** obedeció con gran dificultad. Tardó más de 20 minutos en realizar esta maniobra. A mediodía, el primer bote, en el que habían tomado asiento 32 mujeres y niños, así como el Comandante d'Adhemar, éste por orden formal mía con 4 marineros, fue echado al agua. Pero desgraciadamente, las poleas no funcionaban bien. La de popa cedió por sí solo y la lancha fue lanzada hacia arriba por una ola, momento en el que la mayoría de los ocupantes salieron despedidos. Un marinero intentó cortar con un hacha los cabos del polipasto de proa que aún lo sujetaban, luego la lancha, que por fin se había liberado, fue volcada por una ola y nuestro barco cayó encima de ella y de los pocos supervivientes que flotaban cerca. Los pasajeros del segundo bote abandonaron inmediatamente sus asientos y se refugiaron en el barco. Muchas balsas salieron despedidas, así como todos los objetos flotantes que había en cubierta. Algunos pasajeros abandonaron el barco, muy pocos voluntariamente, pero la mayoría se los llevó el mar cada vez que la plataforma móvil del barco desaparecía bajo ella. El Comandante del **Lamoricière** se dio cuenta de la ineficacia de los medios de salvamento y en varias ocasiones confirmó que "sólo un torpedero de maniobras podría salvarnos, porque ni siquiera los que están colgados de los restos del naufragio y que no serán arrastrados directamente a los costados del **G.G.Gueydon** podrán salir a flote". Por eso nunca se dio la orden de evacuación. En ese momento, el Comandante Milliasseau vio que echaban al agua todos los esquifes y el material de salvamento y me pidió que fuera hasta la popa para retrasar la botadura de las dos balsas grandes que quedaban. Con gran dificultad llegué al extremo del barco, que para mi asombro ya estaba parcialmente sumergido. En vano doy la orden de abandonar las dos últimas balsas pero nadie oye, nadie escucha. El mar llegaba a la altura de la plataforma de estribor (una plataforma utilizada como cañón de defensa durante la guerra). Oigo gritos detrás de mí, la balsa de estribor acaba de ser liberada y se desliza sobre sus soportes. Acaba de aplastar a un hombre y de arrancarle una pierna a otro. Intento esquivarla, pero estoy atrapado por el terraplén y lo único que puedo hacer es dejarme caer de cabeza. De vuelta a la superficie, nado lo más rápido que puedo alejándome del barco, evitando todos los restos. Conseguí agarrarme a una caja y a unos cientos de metros del **G.G.Gueydon** pude nadar hasta el costado del barco.*

*Comentarios - En ningún momento cundió el pánico a bordo del **Lamoricière**.*

GUIDO PFEIFFER (DER.) CON OTRO MIEMBRO DE SU EQUIPO PDD, JOSÉ MOYA



GUIDO PFEIFFER (EQUIPADO), JUNTO A SU ESPOSA FLORY CALÒ

- Quisiera rendir homenaje a los militares de permiso que trabajaron sin descanso durante toda la noche y la mañana en circunstancias muy difíciles.

*- A toda la tripulación del **G.G.Gueydon***

- Quisiera rendir homenaje especialmente al Comandante Millias-seau, que nunca perdió la calma.

- Capitán Trautmann, jefe de máquinas a bordo. Trautmann, agotado tras tres noches de trabajo, se encontraba en tal estado de extenuación que fue incapaz de luchar cuando el barco se hundió.

- Al segundo de a bordo, Nougaret, que también trabajó sin descanso para formar a los equipos que descargaban las bodegas y lanzaban el ancla flotante, operaciones realizadas en plena noche en circunstancias especialmente difíciles.

*- Los supervivientes del **G.G.Gueydon** son los pasajeros que voluntaria o involuntariamente abandonaron el barco entre las 12:15h. y las 12.25h.*

*Por último, es indiscutible que el hundimiento del **Lamoricière** se debió a una falta grave de la Cie. Générale Transatlantique y, en particular, del agente técnico de esta compañía en Argel que, a pesar de las reclamaciones llevadas a cabo por el Jefe de Máquina Trautmann, no quiso reparar la puerta de las carboneras que hacía agua, a pesar del ejemplo dado por el comandante de **G.G.Gueydon** que, un mes antes, saliendo de Marsella en las mismas condiciones había vuelto a puerto por un motivo similar.*

*Todos los papeles, permisos, etc. entregado a la salida de Argel permaneció a bordo. del **G.G.Gueydon**, 13 de enero de 1942*

Schwander, Fighter Group 26. Argel Maison-Blanche."

LLa memoria se mantiene viva: 2023, 80 años después

Pierre Cardin tenía 28 años cuando embarcó en el ***Lamoricière*** en Argel el 6 de enero de 1942. Era un joven teniente de tren que se encontraba de permiso por el armisticio. Padre de tres hijos, se disponía a reunirse con su familia, que le estaba esperando en Tolón. Nunca volvería a verlos. Debido a la guerra, las condiciones del naufragio permanecieron oscuras, pero durante años, cada vez que sonaba el timbre, la abuela de Isabelle Cardin, la nieta que narraba esta historia, se imaginaba que era su marido que volvía.

Apasionada de la historia y la genealogía, Isabelle se puso a investigar, rastreando montones de archivos y buscando a los descendientes de las víctimas. De una cosa a la otra, consiguió reconstruir el escenario de esta tragedia casi olvidada.

"El SOS de un barco en apuros

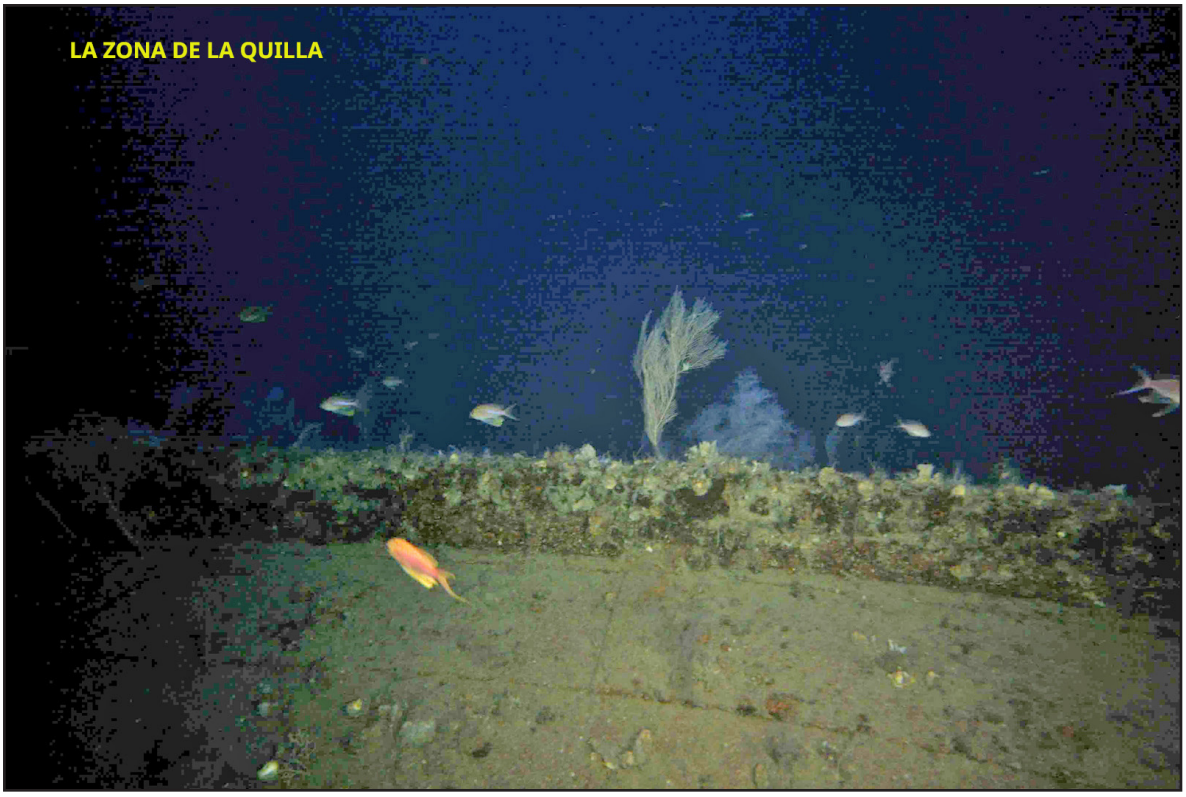
*El 7 de enero de 1942, poco después de medianoche, la radio del **Lamoricière**, un paquebote de la Cie. Générale Transatlantique que operaba entre Argel y Marsella desde 1921,*

GUIDO (DE PI) Y FLORY (SENTADA EN LA BORDA), A PUNTO PARA UNA INMERSIÓN

*captó el SOS del carguero **Jumièges**. El carguero francés, con sus bodegas llenas de carbón y cemento, se encontraba en apuros frente a las islas Baleares. El mar estaba agitado y cambiar de rumbo no estaba exento de riesgos, pero si el **Lamoricière** no hacía nada, sería el fin de los siete oficiales y veinte tripulantes que se encontraban a bordo del carguero.*

El comandante Joseph Milliasseau -un antiguo profesional de Cholet, según L'Ouest-Éclair- decidió acudir al lugar donde se encontraba. Llegó hacia las 3.30 de la madrugada, pero ya era demasiado tarde. El carguero estaba perdido. Empujado por el Mediterráneo, el ***Lamoricière*** *intenta retomar el rumbo hacia Marsella. El barco avanza velozmente, mientras el mar asaltaba en vano su gigantesca armadura. La proa de acero partía la impotente riada. La poesía estaba lejos de la marca...*

El 8 de enero, la lucha continúa. El mar se embravece. El ***Lamoricière****, debilitado*



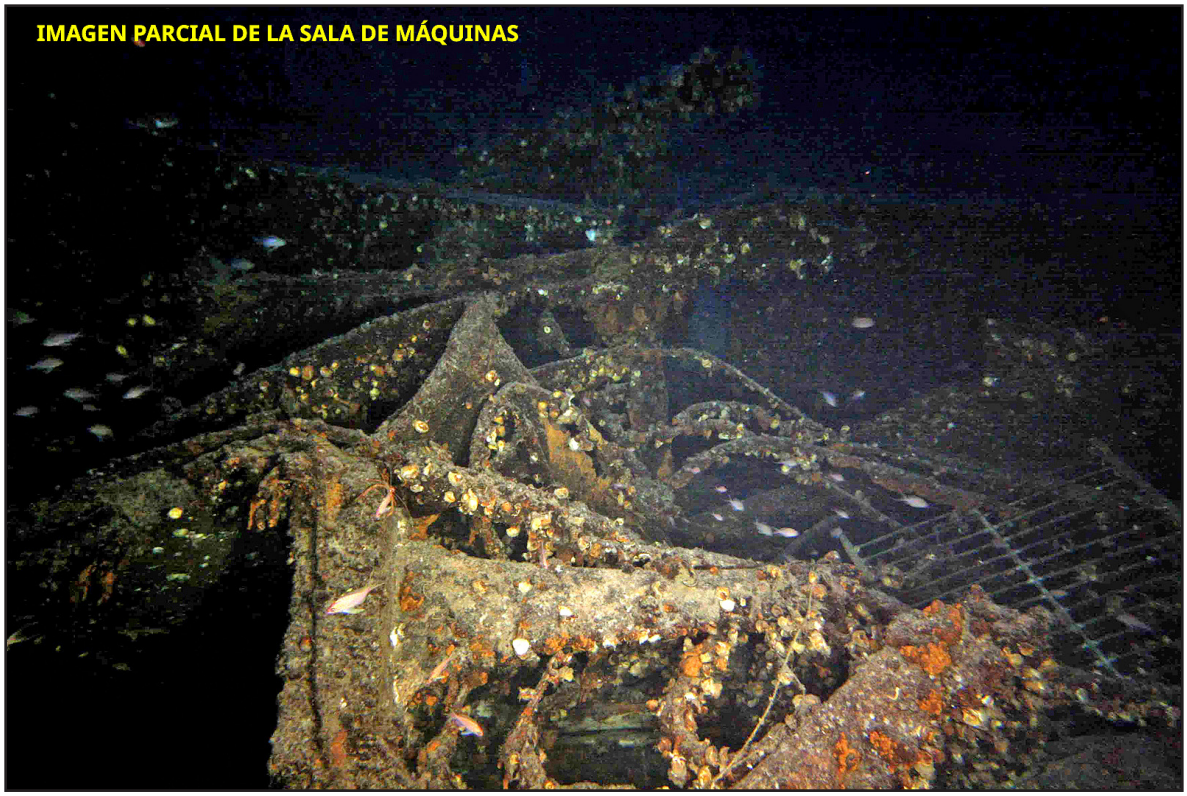
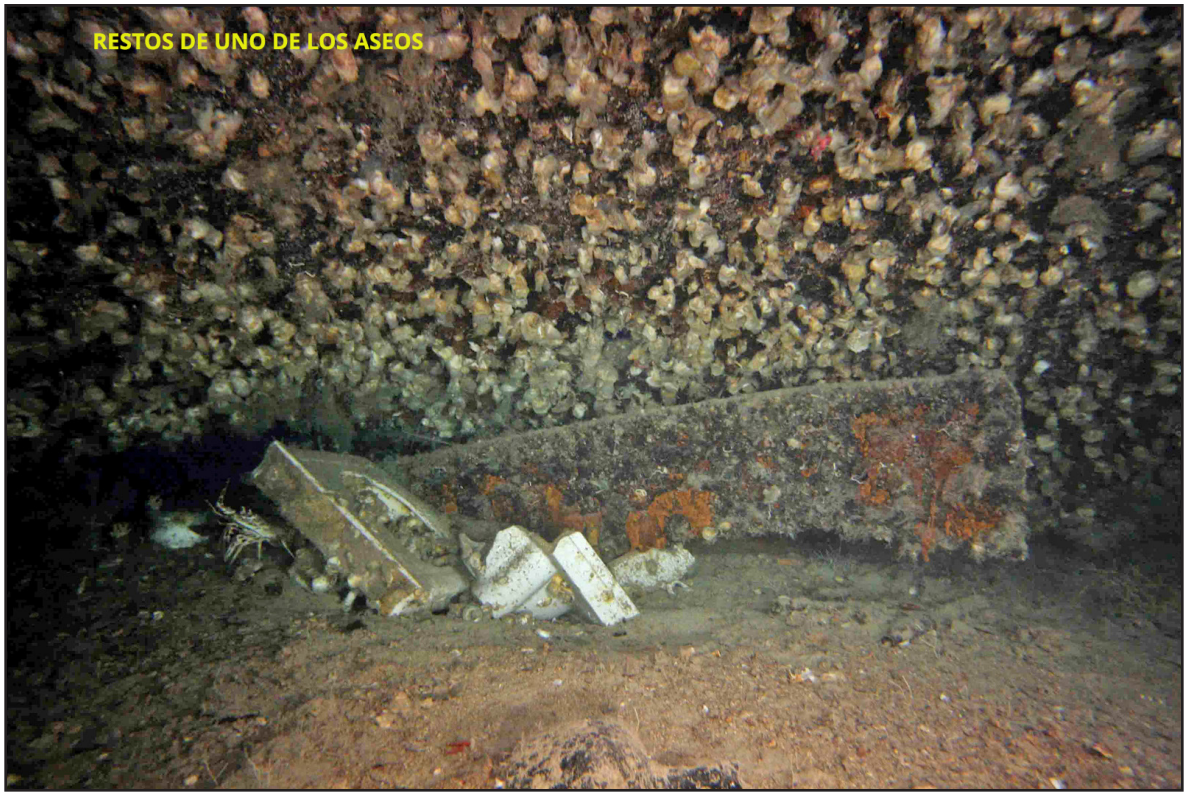


IMAGEN PARCIAL DE LA SALA DE MÁQUINAS

por haber sido sometido a una operación de gran envergadura, no pudo resistir. Al principio de la guerra, fue transformado para funcionar con carbón, hubo que abrir puertas en el casco, lo que lo debilitó considerablemente.... A través de ellas el agua se filtró en las entrañas del barco, levantando trozos de parqué e inundando las calderas. El ***Lamoricière*** *no tenía fuerza para proporcionar el apoyo necesario. Como los alemanes se reservaban el mejor carbón, los buques franceses habían tenido que conformarse con un sucedáneo que no les permitía utilizar toda su potencia.*


RESTOS DE UNO DE LOS ASEOS

HOMENAJE 2023, 80 ANIVERSARIO (ISABELLE CARDIN)

Noventa y tres supervivientes solamente

El capitán intenta poner a salvo el trasatlántico, en Menorca. El puerto está a la vista, pero el mar no suelta. Ella hace lo que quiere con el barco, que lanza un SOS, el 9 de enero, alrededor de las 3:15 a.m. Seis horas después, el ***G.G.Gueydon****, comandado por el bretón de Binic, Henri Heurtel, está en el lugar. La tormenta hace que las operaciones de rescate sean casi imposibles, pero debe comenzar la evacuación. 'Alrededor de las 11 a.m., catorce de los dieciséis niños del Centro Guynemer y las dos enfermeras de la Cruz Roja Francesa que los acompaña-*

HOMENAJE 2023, 80 ANIVERSARIO (ISABELLE CARDIN)

HOMENAJE 2023, 80 ANIVERSARIO (ISABELLE CARDIN)

ban abordaron la primera canoa. Pero mientras intentaban echarla al mar, una ola monstruosa la levantó y se la llevó', testificaba un superviviente aún en estado de shock, al redactor de L'Ouest-Éclair del 13 de enero de 1942. Los pasajeros se arrojaban al mar, pero las olas los devolvían contra el casco, o peor aún, sobre las hélices del ***Lamoricière*** *que seguía hundiéndose hasta desaparecer a las 12:35. El* ***G.G.Gueydon****, junto con el* ***G.G.Chanzy****, el* ***Obstiné*** *y el* ***Impétueuse****, recoge a sus primeros náufragos. En condiciones extremas, la flota de salvamento logrará salvar a noventa y tres personas de las 394 que iban a bordo.*

HOMENAJE 2023, 80 ANIVERSARIO (ISABELLE CARDIN)

HOMENAJE 2023, 80 ANIVERSARIO (ISABELLE CARDIN)

*En los días posteriores a los naufragios del **Lamoricière** y del **Jumièges**, se dijeron misas en numerosos lugares. En Argel, Marsella... También en Occidente. Kérity rinde homenaje al Comandante Mataguez y a la tripulación del Jumièges. Morlaix a Pierre Le Gac y Louis Le Clech. Saint-Brieuc, al subprefecto de primera clase Paul Quilichini. En Vendée, Chaillé-les-Marais se está preocupado por el doctor Héraud y su esposa, de los que se carece de noticias. Nantes está de luto por el capitán de corbeta Jean Lancelot y Saint-Nazaire, por Henri Toscer, hijo del alcal-*

HOMENAJE 2023, 80 ANIVERSARIO (ISABELLE CARDIN)

de de la ciudad. Y otros niños de Occidente siguen en la lista negra de este terrible naufragio.

En el mes de mayo, el equipo PDD de Guido Pfeiffer lograba localizar el pecio hundido al NE del Cap de Favàritx en Menorca. La noticia, obviamente, saltó a las primeras páginas y cadenas de comunicación de numerosos países. No podía faltar Francia, la cuna de los desaparecidos en la tragedia. Siempre acompañado de su grupo PDD, que junto a su embarcación, dotada y pertrechada de todo tipo de equipos, a la que no faltaba un robot submarino, sería

éste a la postre el que obtendría las ansiadas imágenes, tras décadas de silencio en el fondo del mar menorquín, el pecio del ***Lamoricière***. La revista de submarinismo SUB, con sede en Milán y dirigida por Guido, organizó y financió la búsqueda del pecio del buque, del cual sabía la existencia a través de la primera edición del libro "*Naufragios y Siniestros en la costa de Menorca*". Persona muy afable a la que llegué a conocer y posteriormente a tratar a través de Jordi Moya, médico especializado en el tratamiento de los problemas que pueden surgir en la práctica del Submarinismo. Precisamente, él había conocido, a su vez a Guido, tras tratarle médicamente tras un problema surgido durante una de tantas inmersiones. Guido era una persona (y decimos "era" porque sufrió una enfermedad fulminante que acabó con su vida en muy poco tiempo hace muy pocos años, dejándonos a todos sus amigos consternados) muy interesada por la vida submarina, a la que fotografiaba espléndidamente con una calidad calificable como superior e inmejorable. Era un hombre que, cuando se le ponía un proyecto entre ceja y ceja, no lo dejaba hasta haberlo resuelto. Aunque le llevara años, tal es el caso. Ya había estado buscando el pecio de los buques italianos ***Pegasso*** e ***Impetuoso***. Y lo consiguió. Con respecto al ***Lamoricière*** ya me había preguntado por el máximo de datos y por ello estuve preguntando a diversos pescadores de Es Grau, quienes faenaban aquella zona, si conocían su situación. De todo el mundo es conocido que los pescadores guardan celosamente sus datos y coordenadas (en la actualidad, antes "*señas*") de su posible ubicación. Se sabía que se había hundido al NE de *Cap de Favàritx* y, algo tendrían que saber. Solamente pude sonsacar que había un punto en que había aparecido un zapato, o un cinturón en las redes, o algunos otros efectos domésticos, pero nada más. "Mutis por el foro". Más adelante, Guido y su equipo conseguirían más información de algún otro pescador y se dispuso a localizar el ansiado pecio. Estuvo unos años, pero lo consiguió. Toda la información que se había generado en sus inmersiones la publicó en la revista que editaba en Milán de la mano de su esposa y compañera en inmersiones Flory Calò.

Con su conocido equipo hispano-italiano de expertos buceadores, al que bautizaron como "PDD" (Pfeiffer Deep XX) empleó el robot submarino "Victor", un robot teledirigido equipado con brazos especiales y varias cámaras capaz de descender hasta una profundidad de 400 metros, aproximadamente cien metros más de la distancia requerida, y también capaz de realizar cálculos. Como todo buen pecio, su estructura era apta para convertirse en un lugar donde la vida submarina fuera magnífica. Y allí se cumplía perfectamente tal circunstancia: meros, langostas y gran variedad de especies marinas. Desde luego los pescadores llevaban mucho tiempo marcando el lugar del naufragio, lugar que guardaban celosamente. Se dijo que uno de tantos días de búsqueda, el sonar de a bordo detectó una gran masa muy densa o metálica en la zona de investigación, a 285 metros de profundidad. Guido no creía que pudierda realizar una inmersión personal en la oscuridad en la que se encuentra el buque, ni aunque fuera empleando las mezclas especiales de gases en las que estaba ya especializado y era un experto (Nitrox). Según afirmaba Alejandro Fernández, el segundo médico especializado en submarinismo, y miembro igualmente de PDD, '*diez minutos de trabajo allí abajo suponían invariablemente tres horas de descompresión*'. Es lo que hay y, el uso de un equipo auxiliar como lo puede ser un robot submarino era una ayuda que no tenía precio. "*El robot 'Victor' puede hacer lo mismo con una autonomía de tres horas*", comentaba Fernández.

Las primeras exploraciones tras ser detectado fueron complicadas ya que no se podían obtener buenas imágenes debido al exceso de plancton en suspensión, acompañado de fuertes corrientes y mucha oscuridad".

Los desaparecidos no se olvidan...

El domingo 9 de enero de 2022, 80 aniversario de la tragedia, una treintena de personas se reunieron en el cementerio de Saint-Pierre, de Marsella, para rendir homenaje a las víctimas. Muchos eran nietos de náufragos. Pero también hubo algunos niños desaparecidos e incluso una señora que perdió a su hermano menor, que entonces tenía 10 años, en el hundimiento. Algunas familias no dudaron en viajar varios cientos de kilómetros para participar en la conmemoración"

Isabelle, por ejemplo, procedía de Bretaña, otros llegaban procedentes París, Lyon, Montpellier... ¿Por qué terminaron en Marsella? ¿Y precisamente en este cementerio?. Responde Isabelle Cardin: *"Porque es el único lugar donde se*

SAINT-PIERRE

Quatre-vingts ans plus tard les familles se souviennent

C'est une histoire qu'on ne connaît pas ou peu. Celle du *Lamoricière*. Un paquebot de la Compagnie générale transatlantique qui a disparu le 9 janvier 1942 entre Alger et Marseille, au large des Baléares. Dans les flots, il a entraîné avec lui 301 personnes, passagers et personnels d'équipage. À l'époque, la tragédie a fait la Une des journaux mais les familles de victimes ont souvent gardé le silence pour préserver les plus jeunes.

Une histoire douloureuse, secrète et toujours vive qu'Isabelle Cardin, petite-fille d'un lieutenant affecté en Algérie décédé lors de son retour en mer, a souhaité rappeler hier lors d'un hommage au cimetière Saint-Pierre (5e), pour le 80e anniversaire du naufrage.

"Dès sa sortie du port d'Alger, le 6 janvier 1942 à 17 h, le Lamoricière *est malmené par la houle. Au fil des heures, les vagues se font de plus en plus fortes, la houle devient tempête. Le 7 janvier, peu avant minuit, le paquebot reçoit un SOS du Jumièges et se porte immédiatement au secours du petit cargo, en vain. Le 8 janvier, le* Lamoricière *reprend la route de Marseille mais la mer est toujours aussi démontée. À 14 h, le chef-mécanicien informe le commandant que les soutes prennent l'eau. Rejoindre Marseille paraît impossible. Décision est prise de faire cap sur Minorque, toute proche. Mais le bateau, comme épuisé, refuse la manœuvre,* détaille émue la descendante de Pierre Cardin, marié et père de trois enfants qui rentrait à Toulon. *Un premier message de détresse est envoyé à 17 h 50, il sera suivi de trois SOS. Au matin du 9 janvier, un premier navire, le* Gueydon, *arrive au secours du* Lamoricière. *Des manœuvres d'approche sont tentées, sans succès. À 11 h, le commandant donne l'ordre d'abandonner le navire. De nombreux passagers se jettent à la mer, espérant rejoindre les secours à la nage. À 12 h 35, le 9 janvier 1942, le* Lamoricière *disparaît sous les eaux, engloutissant des familles entières."*

Une cérémonie a rassemblé hier les proches des victimes du naufrage du Lamoricière. Ce paquebot qui a coulé le 9 janvier 1942 au large des Baléares et entraîné avec lui 301 personnes. Ici, Elisabeth Hini, 82 ans, a rendu un hommage émouvant à son défunt père. / PHOTO GEORGES ROBERT

Premier hommage

Hier, quelques dizaines de personnes ont assisté à la cérémonie devant le caveau de la famille René, où repose leur fille Georgette, infirmière de la Croix-Rouge chargée d'encadrer les enfants du groupe Guynemar. Une première, car à ce jour, aucune stèle ni lieu de mémoire officiel n'existe à Marseille pour honorer les victimes et rescapés du *Lamoricière*.

"Jusqu'à mes dix ans, je ne m'étais pas rendu compte que je grandissais sans père, confie Elisabeth Hini, 82 ans. *Ma grand-mère a tout fait pour me rendre la vie gaie, elle chantait. On m'a caché la vérité pour ne pas me transmettre le traumatisme de ma mère. Le sujet était tabou à la maison et c'est un oncle qui m'a parlé pour la première fois du naufrage. Mon père n'avait pas encore 40 ans."*

Gaston Hini, Jacqueline Menfi, Sandra Aponte et Françoise Leselle ont pris tour à tour la parole en souvenir de leurs proches disparus, un portrait en noir et blanc à la main. Parmi eux, il y avait aussi Paulette Pansiatici, 80 ans. *"Je suis la fille d'un sauveteur décédé,* se présente-elle la gorge nouée. *Je suis née 58 jours après la mort de mon père, Dominique Païta. Il était marié depuis dix mois. Son histoire, je l'ai découverte très tard et je ne sais finalement presque rien. Ma mère n'en parlait pas. Je sais qu'il était marin, bon nageur et qu'il a sauvé des enfants. C'est tout."*

A.A.

encuentra una huella del drama". Este 'rastro' son unas pocas palabras grabadas en el panteón familiar de una de las dos enfermeras de la Cruz Roja que desaparecieron en el naufragio con los niños del Centro Guynemer. La placa también presenta los 14 nombres de las jóvenes víctimas. En Bretaña, la asociación "Aux marins de la pointe Saint-Mathieu" también ha incluido el ***Lamoricière*** *en su 'camino de la memoria'.*

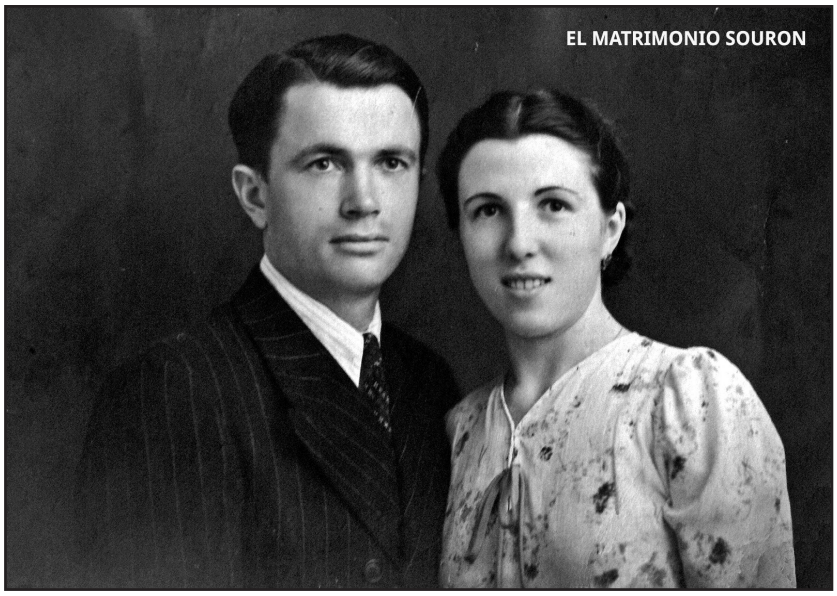
La ceremonia comenzó con un recordatorio de los hechos. Luego tomaron la palabra las familias que así lo desearon para hablar de su desaparición. La emoción fue intensa, voz quebrada, lágrimas... Además de ofrecer a los participantes un espacio para hablar y encontrarse, este acto reforzó a Isabelle en sus proyectos. *"Esta ceremonia confirmó mi deseo de crear una asociación para reunir a las familias y pedir a la ciudad de Marsella un lugar para erigir una estela o una placa en recuerdo de las 301 víctimas del naufragio. Esto responde a una necesidad real. Para mí, lejos de 'cerrar un capítulo' esta ceremonia marca, por el contrario, un nuevo comienzo para obtener un lugar oficial de conmemoración. Esta será mi lucha en los próximos meses", manifestó."*

Otra versión publicada sobre el acaecimiento

"El viernes 9 de enero de 1942, a las 12:35 horas, en 40°00N-04°22E, el transatlántico ***Lamoricière*** *se hundió entre las olas. Se llevaba consigo a 292 personas. Solo habría 92 supervivientes. Este naufragio tiene lugar en un contexto particular, el de la Segunda Guerra Mundial. Desde junio de 1940 y la firma de un armisticio, Francia ha sido partida en dos. Hacia el sur, la zona libre ya no recibe suministros de la zona ocupada, pero puede contar con víveres coloniales. A pesar de los riesgos, muchos barcos aseguran la travesía entre Marsella y Argel. Sin embargo, hubo escasez de combustible, en particular de fuel oil, y muchos barcos se vieron obligados a volver a calentar el agua de sus máquinas, para obtener el vapor, mediante carbón. Es el caso del* ***Lamoricière****, cuyas bodegas fueron modificadas en 1940 para poder albergar su nuevo combustible: así se puede cargar carbón a través de puertas recortadas en el propio casco. Consecuencias directas: ya no se garantiza la estanqueidad y se debilita la estructura del buque. Sin mencionar que la combustión mediante carbón no le permite desplegar la misma potencia.*

Nada más salir del puerto de Argel el 6 de enero de 1942 a las 17 horas, el ***Lamoricière*** *fue azotado por el oleaje. A medida que pasan las horas, las olas se hacen más y más fuertes, es un temporal. El 7 de enero, poco antes de la medianoche, el transatlántico recibió un SOS del* ***Jumièges*** *e inmediatamente acudió en ayuda del pequeño carguero, en vano. El 8 de enero el barco retomó la ruta hacia Marsella, pero el mar seguía igual de embravecido y, a las 14 horas, el jefe de máquinas informó al capitán que entraba agua en las carboneras que, mojadas, quemaban cada vez peor. Imposible en estas condiciones llegar al destino, por tanto, se tomó la decisión de poner rumbo a la cercana isla de Menorca. Pero el barco, como agotado, se niega a la maniobra. El mar está demasiado agitado y ya no tiene la fuerza necesaria para cambiar de rumbo. Y cantidades cada vez mayores de agua han invadido las bodegas. Se envió un primer mensaje de socorro a las 5:50 p.m. Le seguirán tres SOS, a las 11:55 p.m. del día 8, luego a las 3:15 a.m. y a las 4:00 a.m. del 9. El 9 de enero, a las 9:15 a.m., otro transatlántico, el* ***G.G.Gueydon****, llegó al lugar en res-*

MARGARITA SEGUÍ DE SOURON


EL MATRIMONIO SOURON

puesta a las llamadas de ayuda. Se intentan varias maniobras de aproximación, sin éxito. A las 11 horas, el comandante de la ***Lamoricière*** *dio la orden de abandonar. El barco estaba tan escorado que las canoas del lado de estribor no podían botarse. Tranquilizados por la presencia del* ***G.G.Gueydon****, muchos pasajeros saltaron al agua con la esperanza de poder nadar hasta él. A las 12.35 horas, el* ***Lamoricière*** *desapareció entre las olas.*

En retrospectiva, es fácil comprender la suma de las razones que llevaron al hundimiento:

- un barco debilitado por modificaciones en su casco y combustible de mala calidad

- una tormenta como la que es difícil imaginar que experimente el Mediterráneo

- el SOS de ***Jumièges*** *que le obliga a alejarse de su derrota en un mar embravecido pero, ¿cómo no responder a tal llamada?"*

Al final, el hundimiento del paquebote se parece mucho a un destino implacable.

Citar, una vez más, que Francia no olvida a sus desaparecidos en las aguas de Menorca. Al buque lo bautizaron como el "***Titanic*** del Mediterráneo". Y por ello se han organizado diversos actos en Marsella en recuerdo de todas las víctimas.

Pero el ***Lamoricière*** tiene otras historias, como la de Margarita Seguí, viuda de Souron, una mahonesa que conoció bien al vapor e por haber navegado en el mismo en el año 1940, dos años antes de su hundimiento. Y por cierto que le tocó vivir a bordo del mismo otra aventura. El 11 de abril de 1939 (tras la rendición de Menorca el 9 de febrero a las tropas del general Franco), un lunes de Pascua, al estar casada con un francés, pudo marchar a bordo de un buque de la Marine Nationale que llegó exprofeso para evacuar hacia Tolón a los súbditos de aquel país unos días después de que lo hiciera el británico ***Devonshire*** con los súbditos del suyo. El Artículo 22 del Código Civil español establecía que un español podía adquirir la nacionalidad francesa prácticamente de inmediato por la vía del matrimonio. El buque amarró a la roda frente a *Na Vermella* (*El Fonduco*) en la *Plana de Calafiguera*. Antes, a finales de 1938, ya había viajado al país vecino en viaje de luna de miel a bordo de un hidro que despegó desde la bahía de Fornells, puesto que su marido prestaba servicio y en razón a ello había llegado destinado a Menorca, para la Air France, la compañía que tenía establecida la línea entre Argel y Marsella, que a partir de iniciarse la Guerra española cambió el punto de escala técnica desde Pollença en Mallorca, a Fornells, en Menorca. Recuerda que aquel vuelo duró nada menos que cuatro horas de reloj.

Una vez en Francia tuvo que conseguir un visado en el Consulado español para poder volver nuevamente a este país, labor que llevó bastantes trámites pues era un momento en que conseguirlo resultaba bastante difícil. "*Pude conseguirlo porque en aquel despacho trabajaban tres mahoneses, uno de ellos apellidado Ibáñez, quien confirmó al cónsul a través de una mirilla situada tras un cuadro por donde me estaban observando que me conocía y podía testificar que era española y menorquina. Desde Tolón fuímos hasta Marsella, después a la Bretaña para conocer a la familia y después fuímos destinados a Argel en principio para dos años, que a la postre se convertirían en nueve tras estallar la Segunda Guerra Mundial. El mes de mayo de 1940, el día en que los alemanes comenzaron a invadir Bélgica, Holanda y el norte de Francia, de Bretaña fue llamado mi marido a Brest ya que al haber prestado su servicio en la marina, era llamado nuevamente a filas, movilizado. El mes de julio siguiente, la familia de mi marido comenzó a reclamarme que volviera a Francia puesto que me encontraba sola y embarazada del mayor de mis hijos. Cuando me convencieron vendí todas nuestras pocas pertenencias y el apartamento, gestiones que llevé a cabo sola y me dispuse a embarcar en el Lamoricière rumbo a Francia. Ello tenía lugar el 11 de junio de 1940 y pude*

observar que llevaba montado un cañón en la proa".

Eran bastantes pasajeros a bordo y el buen tiempo se veía iba a acompañarles durante el viaje. Como buena menorquina esperaba ansiosa el momento de pasar cerca de Menorca (la línea en verano pasaba por el E de la isla, todo lo contrario de los inviernos en que discurría entre Mallorca y Menorca. Sabía que podía verse el *Cap de Favàritx* y la *Illa de l'Aire*. "*Cuando comenzaba a distinguir la Isla observé una maniobra rara, extraña. El hecho es que me dio la impresión de que el barco iba virando su rumbo inicial, cayendo hacia babor. Me extrañó pues nadie había anunciado nada y el itinerario normal tenía que llevarnos hacia el N. Yo tenía entonces veintidós años y se veía perfectamente mi estado de gestación. Pude ver Biniancolla, el Baix d'en Caragol, Binibèquer, el Cap d'en Font... Y, ¿a dónde vamos? -me preguntaba- Recorrimos toda la costa sur de Menorca. A la hora de cenar, cenamos y después nos fuímos a la cama. Y allí nadie decía nada. Yo estaba convencida que nos hacían pasar por el Canal de Menorca, entre las dos islas... Vaya disparate dar esta vuelta... -pensé- No sé cuánto tiempo llevaría durmiendo o tumbada en la cama y, de pronto, el barco paró la máquina. Embargada por la curiosidad me vestí corriendo y subí a cubierta: estábamos en la bahía de Palma. Me puse en la barandilla a observar qué veía. De pronto se acercó hasta nosotros una barcaza con gente uniformada. Más tarde sabríamos que se trataban de las autoridades de Marina, portuarias y el cónsul de Francia. Al menos eso es lo que nos dijeron, porque allí no hablaba nadie. Nadie decía ni informaba de nada. Tampoco los pasajeros nos atrevíamos a preguntar. Pero a la mañana siguiente decidimos enterarnos de qué estaba pasado.*"

Fueron informados que el día anterior Italia había declarado la guerra contra Francia y los Aliados "*Y a nosotros nos permitían permanecer en la bahía de Palma por un plazo máximo de veinticuatro horas y en consecuencia, a la medianoche siguiente en punto deberíamos de levar las anclas y zarpar de nuevo. Los militares habían advertido que pasado el plazo no podrían garantizarnos nada puesto que existía el cañón y además cuatro soldados para manejarlo. De permanecer por más tiempo los soldados serían apresados...*" *(Hay que tener en cuenta que España tenía mejores relaciones con Italia que con Francia, ya que los italianos habían ayudado activamente al general Franco en la Guerra Española). "Nosotros preguntamos qué pasaría con los civiles, mientras que para mis adentros pensaba 'que bien que nos llevaran a Maó', pero no nos dijeron nada más. Durante el día nos hicieron practicar numerosos ejercicios de evacuación, destinándonos a los botes salvavidas que nos correspondían con arreglo a los camarotes. Me acuerdo que el mío era el nº 5. Nos hacían poner los chalecos y nos sentábamos en un banco de cubierta próximo al bote pero sin embarcar. Dentro del chaleco tendríamos que guardar*

EL CAP DE FAVÀRITX CON SU FARO

nuestros documentos acreditativos en bolsa estanca. Así lo hicimos. También nos dijeron que no fumáramos en el exterior a fin de que desde fuera no se viera nada...".

Llegada la medianoche el barco levaba anclas y se ponía lentamente en marcha. "*Todo estaba oscuro. No llevábamos ninguna luz a bordo. Navegábamos completamente a oscuras. La verdad es que no íbamos nada tranquilos. Íbamos acongojados. Al cabo de poco tiempo varios focos nos barrían desde tierra pero no pasó nada. El susto que llevábamos encima era mayúsculo. Cuando clareaba el nuevo día vimos que nos sobrevolaban varios aviones que pudimos comprobar eran franceses. 'Y si son franceses son amigos...' Lo pensábamos, pero nadie decía nada. Fue pasando el tiempo y, cuando por fin descubrimos la costa, nos llevamos la sorpresa de encontrarnos nuevamente en Argel. Cuarenta y ocho horas de haber zarpado volvíamos a atracar en el mismo puerto de salida*".

Margarita recuerda que uno de los pasajeros que se encontraba a bordo había manifestado que mucho antes de cruzar las aguas de Menorca había visto el periscopio de un submarino asomando cerca del barco. "*No sé si debió de ser cierto, por ello me lo reservo. Sin embargo, reconozco que volver a Argel fue para mí una suerte, puesto que llegar a Marsella en aquellos días con el grandioso equipaje que llevaba y el avanzado estado de mi embarazo, con los alemanes corriendo ya por el interior de Francia, me hubiera supuesto más de un problema. Luego tuve que estar varios meses sin noticias de mi marido. En septiembre pudo regresar a Argelia y allí permanecimos hasta el año 1948. Dos de mis hijos nacieron en Argel, el que llevaba dentro y el segundo*". Encuentra a Argel muy bonita pero poco práctica pòr las numerosas escaleras que la pueblan al estar construida en una ladera.

El enterarse de los acaecido al ***Lamoricière*** tan sólo dos años después la emocionó profundamente. Recuerda el episodio de la caída al agua de los pequeños: "*Lloré mucho al leer este hecho. Imagínese, caer como quien echa una carta al buzón del correo... que horror, ¡que horror!. Mis padres vivían entonces en Fornells y recuerdo me mandaron una carta en la que me decían que por aquellas costas y las de Addaia había aparecido algún cuerpo de los desaparecidos. Es lógico, quedaba tan cerca...*".

> 1.53 *CIUDAD DE MAHÓN*

Transcurría más o menos la medianoche del día 12 de noviembre de 1946 cuando trascendía la noticia de que el vapor de la Cía.Trasmediterránea ***Ciudad de Mahón*** había sufrido una avería en su máquina que le había dejado a la deriva al socaire de la costa sur de la Isla. El buque había zarpado a su hora de itinerario, las siete de la tarde, del puerto de Maó rumbo al de Barcelona. Cuando fue avisado el comandante de Marina, éste ordenó que se hiciera a la mar el remol-

cador de la Estación Naval para auxiliarle y conducirlo nuevamente a remolque hasta este puerto. Una vez localizado y realizadas las maniobras oportunas en que sería tendidos varios cables entre ambas embarcaciones comenzaba el viaje de regreso. Ambos se encontraban entre boyas sobre la una de la madrugada. La avería estuvo localizada en uno de los cilindros de la máquina, por lo que fue amarrado en el muelle de la Aduana quedando a órdenes de su armadora. Este buque había sido construido en los astilleros Echevarrieta y Larrinaga, de Cádiz, siendo botado en 1931 con el nombre de ***General Berenguer***, que más adelante y, con la entrada de la República, sería cambiado por el de ***Ciudad de Mahón***. De 1.550 toneladas de desplazamiento, medía 71,90 metros de eslora, 67,50 de manga y tenía un calado de 4,50. Su capacidad de admisión de pasaje estaba en 291 plazas, incorporaba un motor MAN Masch Augsburg-Numberg de 2.325 caballos de potencia que le infería una velocidad de 15 nudos con una sóla hélice, estando matriculado en el puerto de Barcelona.

Una vez efectuado un exhaustivo reconocimiento y tras serle realizada una reparación de fortuna, debía de zarpar hacia Barcelona a mediodía del día 14, aunque tuvo que demorar su salida a causa del temporal reinante, por lo que su servicio era cubierto provisionalmente por el vapor ***J.J. Sister***, que navegaba bajo el mando del capitán don José Blanco. El buque averiado salió de Mahón el día 15 a las dos de la tarde. Tras ser revisada su máquina en Barcelona, el día 22 se reincorporaba a su itinerario habitual.

> 1.54 *LARIVEN*

Sobre las diez y media de la mañana del 12 de enero de 1949, el comandante de Marina hacía zarpar al vapor correo de la Cía. Trasmediterránea ***Mallorca*** con el práctico señor Florit a bordo, con rumbo al *Cap d'Artrutx* donde, al parecer, se encontraba un mercante de bandera francesa solicitando ayuda. Se desconocían los motivos que movían al mercante a solicitarla y ya previamente, se había hecho a la mar por el mismo motivo el remolcador de la Estación Naval, llevando a bordo al propio comandante señor Ordóñez Mapelly.

El vapor correo, que iba al mando del capitán señor Gelpí, había zarpado tras haber suspendido sus labores de descarga de las mercancías que había transportado desde el puerto de Palma. Una vez en las aguas del sur de Ciutadella, a donde había llegado sobre las tres y media de la tarde, encontraba al ***Lariven***, que así se denominaba el mercante. Había establecido viento del NW que había levantado marejada, lo que complicaría en parte las labores de toma de remolque, operación que se había decidido al haber quedado sin máquina el buque auxiliado. Durante las maniobras de aproximación y toma de remolque en aguas de *D'Artrutx*, el ***Mallorca*** sufrió un pequeño abordaje por parte del otro barco, lo que le ocasionaría una abolladura en el portalón del entrepuente de babor.

Una vez que miembros de su tripulación hubieran pasado un grueso cable que sería entalingado en el buque averiado, procedía a darle remolque a las cuatro de la tarde iniciando viaje a velocidad reducida con rumbo al puerto de Maó, en el que se encontrarían entre boyas sobre las nueve de la noche. Como continuara establecido bastante viento, el remolcador de la Estación Naval, que se había limitado a acompañar hasta entonces al tren de remolque hasta entrar en el puerto, en la Plana des Castell se amadrinaba al francés, antes de su paso por el canal norte de la *Illa del Rei*, continuando su internada hasta situarse frente al edificio de la Aduana donde le fondearían y amarrarían convenientemente pasadas ya las once de la noche.

Tras dejarlo convenientemente amarrado, el ***Mallorca*** volvía a la *Plana de Calafiguera* y allí dejaba caer el ancla quedando fondeado hasta la jornada siguiente, en que volvería a su apostadero habitual para continuar con la descarga de las mercancías que se había interrumplido el día anterior para ir en ayuda del averiado.

Se trataba el ***Lariven*** de un buque-tanque de 3.000 toneladas de desplazamiento y matriculado en Marsella que en el momento de la avería era portador de un cargamento completo de vino procedente de Argel con destino a Sète. Al través de *Cap d'Artrutx* sufrió diversas averías en su máquina siendo la principal de ellas la rotura del eje del regulador de la turbina. Su capitán era Mr. Berson y llevaba como dotación a 32 tripulantes. Era propiedad de la Compagnie d'Armement Boyer, cuya sede social radicaba en París.

A la una de la tarde del día 26 se hacía nuevamente a la mar una vez reparadas las averías sufridas. Por algún contratiempo en su molinete no pudo levar del todo su ancla, teniendo que parar junto al *Clot de la Mola* por espacio de varias horas para poder solucionar el inconveniente

ya que el ancla podía golpear su casco hasta provocarle consecuencias peligrosas. Como no lograra conseguir su objetivo, el capitán ordenó largar toda la cadena yendo a parar al fondo del mar dejándola señalizada convenientemente para facilitar su posterior recuperación. Seguidamente, cuando las manecillas del reloj indicaban ya las siete de la tarde, partía rumbo a Sète, reanudando el viaje.

> 1.55 *ROSA*

El 16 de septiembre de 1949 entraba de arribada forzosa el buque carguero de pabellón sueco ***Rosa***, de la matrícula de Estocolmo que era portador de un cargamento completo de madera. Motivó su entrada en Maó el haberse quedado sin agua potable, por lo que fue amarrado en los muelles de la Estación Naval donde efectuó aguada sin otra novedad. Procedía de Córcega y su destino era un puerto holandés. Finalizada la carga, a las seis de la madrugada siguiente largaba amarras y reanudaba viaje.

> 1.56 *ELVY*

A primera hora de la tarde del 28 de septiembre de 1949 entraba de arribada forzosa por avería en la bomba de agua de refrigeración de la máquina, el vapor francés ***Elvy***, de la matrícula de Paimpol. Desplazaba 198 toneladas y en el momento de sobrevenirle la avería se dirigía desde Tolón hacia Argel con un cargamento de 95 toneladas de cajas de madera desmnontadas. Iba al mando del capitán J. Kerebel y su tripulación estaba compuesta por ocho hombres. Una vez reparadas las averías se hacía de nuevo a la mar en la tarde del 1 de octubre poniendo rumbo a Argel. El capitán quiso agradecer antes de la partida las atenciones recibidas durante su estancia forzada en este puerto. En dicho buque iba enrolado como primer oficial curiosamente Mr. Bazin, que ya había tenido ocasión de recalar forzosamente en este puerto anteriormente con ocasión de la avería sufrida por el ***Lariven***, en el cual iba entonces embarcado y por cuyo motivo tuvo que ser remolcado.

> 1.57 *SANIA C*

Cuando transcurrían las tres de la tarde del 4 de enero de 1950 entraba de arribada forzosa el buque de pabellón italiano ***Sania C***, de la matrícula de Roma. Desplazaba 413 toneladas y portaba carga general en viaje desde San Luís del Ródano hacia Casablanca cuando fue sorprendido por el mal tiempo y las malas condiciones de la mar formadas como consecuencia de éste. Iba al mando de su capitán Giorgio Magini con una tripulación formada por 9 hombres. Una vez mejoradas las condiciones meteorológicas y efectuadas diversas reparaciones consecuencia del temporal padecido, se hacía nuevamente a la mar el día 7 rumbo a su destino.

> 1.58 *FRANCISQUITA*

Cuando transcurría el mediodía del miércoles 17 de diciembre de 1952, se hundía el carguero de nacionalidad española que llevaba por nombre ***Francisquita***, sin que, afortunadamente, tuvieran que lamentarse pérdidas humanas. Había sido construido ocho años antes en unos astilleros bilbaínos y matriculado en Sevilla, siendo propiedad de la armadora Elcoro, Labe y Zabala y estando consignado a la empresa Hijo de José María Marqués. Desplazaba 437 toneladas de arqueo bruto y medía 45 metros de eslora por 8 de manga, estando propulsado por un motor diesel de 4 cilindros. Había salido del puerto de Sevilla con 100 toneladas de pulpa de remolacha y una partida de corcho, esta última estibada en cubierta para ser descargada en Palamós, en donde haría escala, y el 16 de diciembre zarpó de este último puerto con rumbo al de Ciutadella.

Se encontraba en pleno apogeo un temporal del N, tramontana, acompañado de aguaceros intensos, de esos que han hecho famosa, meteorológicamente hablando, a la isla de Menorca entre los navegantes de todos los tiempos. Las olas, tras haber alcanzado una altura considerable, rompían furiosamente contra los recios acantilados de la costa mientras el ***Francisquita***

estaba navegando en plena noche cerrada intentando ganar su puerto de destino. De pronto, un golpe brutal sacudía el barco haciendo cujir siniestramente toda su estructura. La tripulación que estaba descansando saltó rápidamente de sus literas dispuesta a interesarse por lo ocurrido, mientras desde el puente se movilizaba a todo el personal de guardia a fin de reconocer el casco, percatándose a los pocos minutos, tras la pérdida por completo del gobierno, de la rotura del timón. Tras dirigirse hacia la popa para comprobar el codaste comprobaron no sólo la rotura del timón sino también la apertura de una peligrosa vía de agua. La tripulación lógicamente se alarmó al observar que el agua entraba junto al árbol del timón, no con fuerza, pero sí de forma continuada e incontrolable, lo que venía a significar el preludio de un posible naufragio que comenzaba a hacerse patente.

A la vista de la situación el capitán ordenó a su primer oficial que sin demora alguna lanzara un S.O.S. vía radio. Las comunicaciones por aquél entonces no eran las de hoy en día: ni VHF, ni satélite, ni por supuesto teléfono móvil. Las llamadas y el tráfico marítimo se cursaban a través de la ruidosa banda de Onda Media, en que los ruidos y parásitos atmosféricos (no digamos nada si además había tormenta), hacían una verdadera aventura mantener una comunicación entre dos puntos con un mínimo de condiciones favorables. Pero las circunstancias serían en parte generosas para los tripulantes del carguero ya que su mensaje fue recibido en varias estaciones. También estaba siendo observando desde la vigía del *Semáforo de Bajolí*, perteneciente a la Armada Española, cuyo operador había detectado su presencia por las luces muy próximas a la costa de *Punta Nati*. Extrañado por ello había avisado a la Ayudantía de Marina de Ciutadella poniendo a su responsable sobre aviso. Éste, a su vez trasladó la situación a la Estación Naval de Mahón, y su comandante ordenó que, una embarcación en condiciones se dirigiera al lugar de los hechos, a la par que desde la vigía se debería de continuar informando sobre la evolución de los acontecimientos. Así pues, a primera hora de la mañana partía del puerto de Ciutadella la barca del bou ***Valldemosa***, llevando a bordo al propio ayudante de Marina y a un grupo de pescadores que se habían embarcado dispuestos a ayudar en las operaciones de salvamento.

Joan Seguí, que bastantes años después sería el guardamuelles del puerto de Ciutadella fue testigo ocular de aquel hundimiento. Tenía por aquel entonces quince años de edad. Es curioso. Su relato difiere en buen grado al difundido en su día por las agencias de prensa ya que, en todo momento se relacionó su hundimiento con un fortísimo golpe de mar que le arrancaba el timón y abría una vía de agua:

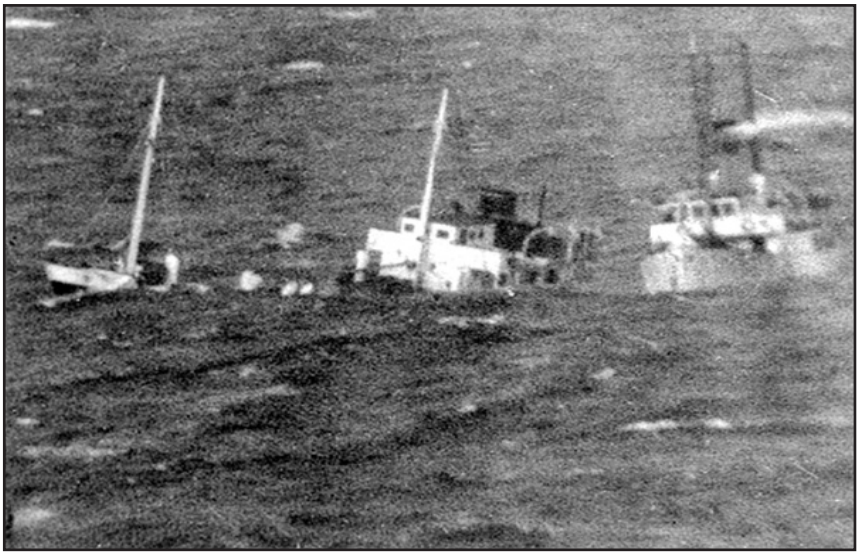
"Mi padre, Juan Seguí, estaba de encargado de la Cía. Trasmediterránea en las tareas de muelle, y el barco venía consignado a la Compañía. Nos llegó la noticia sobre las seis de la mañana y todo el mundo se puso a correr. Salió a prestarle ayuda la ***Valldemosa*** *y siempre me acordaré que, una vez desamarrada, el abuelo del que ahora es patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Ciutadella, el patrón Miquel "Cuca", un hombre muy fuerte de procedencia fornellera, se tiró y agarró de la borda cuando ya estaba separada del muelle. Yo me dirigí con mi padre a Son Salomó, en cuya costa estaba ocurriendo el desgraciado episodio. Estuvimos allí pero nadie podía hacer nada. También se encontraba presente el vapor* ***Ciudadela****, que no lo pudo remolcar. El barco había pegado contra la costa en un bajo cercano a Punta Nati y había sido llevado por la corriente al encontrarse sin gobierno hasta las proximidades de S'Amarador (accidente costero perteneciente al predio Ses Truqueries). Parece ser que el capitán se encontraba durmiendo en el momento del accidente y el oficial al mando no quiso despertarlo*

confiando en que él podría entrarlo en puerto perfectamente. Posiblemente confundió el faro de Punta Nati con la farola del puerto, y se dio cuenta demasiado tarde de su gravísimo error, metiéndose en plena noche hacia donde no debía. El barco rebotó hacia atrás, posiblemente dieron también marcha atrás a la máquina y la propia mar lo fue separando nuevamente de la costa hasta llegar a hundirse varias horas después. Posteriormente dirían, también, que habían colisionado contra la costa a causa de una avería en el timón, pero el hecho es que la vía de agua se la hicieron en tierra. Fue un hecho que se comentó durante bastante tiempo por la población".

Las 100 toneladas de pulpa de remolacha que traía como mercancía servía de alimento para el ganado una vez mezclado con agua. Quizás, al penetrar el agua en el casco y provocar su expansión, ayudó a acrecentar aún más las averías provocadas con la colisión. La mercancía iba consignada a un comerciante llamado Teodoro Canet y era el receptor del barco Simón de Olivar, delegado de la Compañía. Por aquellos años Lázaro Canet, quien más adelante cursaría los estudios de Patrón de Cabotaje convirtiéndose en patrón de los clásicos pailebots de mercancías, se dedicaba a las labores del campo. Todo el mundo del agro estaba esperando el cargamento que transportaba a bordo el carguero. Canet refrendaría que el barco pegó contra la costa de *Ses Truqueries* durante la madrugada y que los payeses de la finca, que habían comenzado sus labores de labranza de madrugada también estuvieron contemplando las evoluciones del barco, intuyendo según se desenvolvían los acontecimientos que iba a colisionar contra el acantilado, como así fue:

"*El barco pegó e inmediatamente dio marcha atrás toda. Se hizo una fuerte grieta en la proa. La armadora del barco perdió tres de sus barcos en muy poco tiempo: uno a la salida de Sevilla; otro cargado de cemento que pegó contra la isla de Sa Dragonera y el* ***Francisquita*** *en la costa de Ciutadella, en Menorca*".

A raiz de las versiones recogidas parece ser el barco dio contra un bajo cercano a *Punta Nati* al confundirlo con *Sa Farola* del puerto de Ciutadella, puesto que en esa zona se encuentra hundido el timón, localizado por diversos submarinistas. Tras salir rebotado el buque quedó a merced de la corriente y las olas, que lo debieron ir arrastrando hacia el sur, hacia *S'Amarador*, puesto que la costa es limpia en esa zona, de ahí que fuera observado en ese punto por diversos testigos oculares. Al pegar contra el acantilado falto de gobierno, el oficial responsable debió meter la máquina atrás toda, puesto que no podía hacer nada más, saliendo nuevamente hacia el exterior de la ensenada, tras lo cual se hundió sin que pudiera evitarse.



Estaba además, como se ha mencionado, el vapor ***Ciudadela***, que el día anterior había suspendido su salida regular hacia Palma a causa de mantenerse las condiciones meteorológicas adversas, y lo había hecho a las siete de esa mañana. Puesto en aviso por radio, su capitán daba inmediatamente la orden de virar en redondo y poner rumbo a la zona en la que se encontraba el buque. También el destructor de la Armada Española ***Almirante Miranda*** zarpaba desde su base en Palma a toda máquina, para prestar el auxilio en lo necesario a la par que un hidro de la base aérea de Pollença procedía a sobrevolar la zona y a facilitar datos e informar vía radio a todos cuantos intervenían en las operaciones de salvamento. El aspecto que presentaba el cuadro de los acontecimientos era impresionante y sobrecogedor, puesto que el barco se encontraba muy escorado sobre su costado de babor, zarandeado a merced de las impetuosas e impresionantes olas producidas por el fuerte temporal y cubierto ya en parte por la mar que poco a poco iba haciendo presa del mismo, comenzando por su popa. Llevaba izadas las banderas del C.I.S. "N" y "C" cuyo significado es "*Estoy en peligro. Necesito ayuda urgente*".

FRANCISQUITA Y VAPOR CIUDADELA

Llegado a sus inmediaciones, el vapor ***Ciudadela*** estuvo intentando largar unos cables para poder darle remolque hasta el puerto, operación que resultaría imposible a causa de la extrema gravedad que presentaban tanto la situación del buque como el estado de la mar. Un abordamiento a pocos metros era una operación claramente inviable: el resultado, más que seguro, hubiera sido una tremenda colisión entre ambas naves, con el resultado imaginable. Por esta causa, ni la sisga ni los cables podían ser lanzados en condiciones positivas. Por su parte la ***Valldemosa***, que fue la primera embarcación en llegar a la zona, había recuperado parte de la tripulación, la cual se había aventurado a botar sus dos embarcaciones de salvamento y aproximarse a las inmediaciones del pesquero. No se embarcaron todos: cuatro tripulantes, entre los que se encontraba el capitán, se habían quedado a bordo pues querían correr la misma suerte que su barco y se resistían a desembarcar haciendo acto de abandono. Más tarde lo hizo uno de ellos, el camarero de a bordo, que no sabía nadar y a quien el capitán haría prestar la atención necesaria para que la evacuación se realizara con las máximas garantías. Mientras tanto el buque iba levantando lentamente su proa, a la par que sumergía cada vez más su popa. El ***Ciudadela*** seguía espectante junto al carguero, entre escalofriantes arfadas y cabezadas, y algún que otro violento pantocazo, impotente, pues no podía hacer nada para remediar lo que era ya claramente irremediable. Por fin, ante los reiterados e insistentes ruegos que les hacían tanto la tripulación del pesquero como la propia, que ya se encontraba segura, los tres hombres que permanecían a bordo del carguero, accedieron a abandonarlo, cuando se encontraba prácticamente a punto de ser cubierto por las enfurecidas aguas. Llegadas las doce y media, se producía el inevitable hundimiento sobre una profundidad de 32 a 35 brazas (unos 50 metros), a 1,4 millas al NW de *Punta Nati*.

La ***Valldemosa***, con toda la tripulación rescatada y perfectamente atendida a bordo, arrumbaba nuevamente hacia el puerto de Ciutadella a donde entraba ya anocheciendo, siendo recibida por muchos curiosos que habían bajado hasta los muelles al enterarse de la noticia por la radio, atendiendo solícitos a los náufragos. La tripulación la formaban 14 hombres que resultaron afortunadamente completamente ilesos del percance. Ellos eran el capitán: don Norberto Alvarez Díaz; contramaestre: José Caamaño; marineros: Angel Santos, José Domínguez, Nicanor Pazos y Luis Gaviño; 1er. maquinista: Ernesto Laguna; 1er. Mecánico: Antonio Ros; 2° mecánico: Arturo López; engrasador: Vicente Iglesias; cocinero: Avelino Marino; Camarero: Antonio Vid y pasajera (o camarera, no se sabe a ciencia cierta): Desamparados Tomás.

FRANCISQUITA Y ALMIRANTE MIRANDA

Sobre el aspecto de las comunicaciones

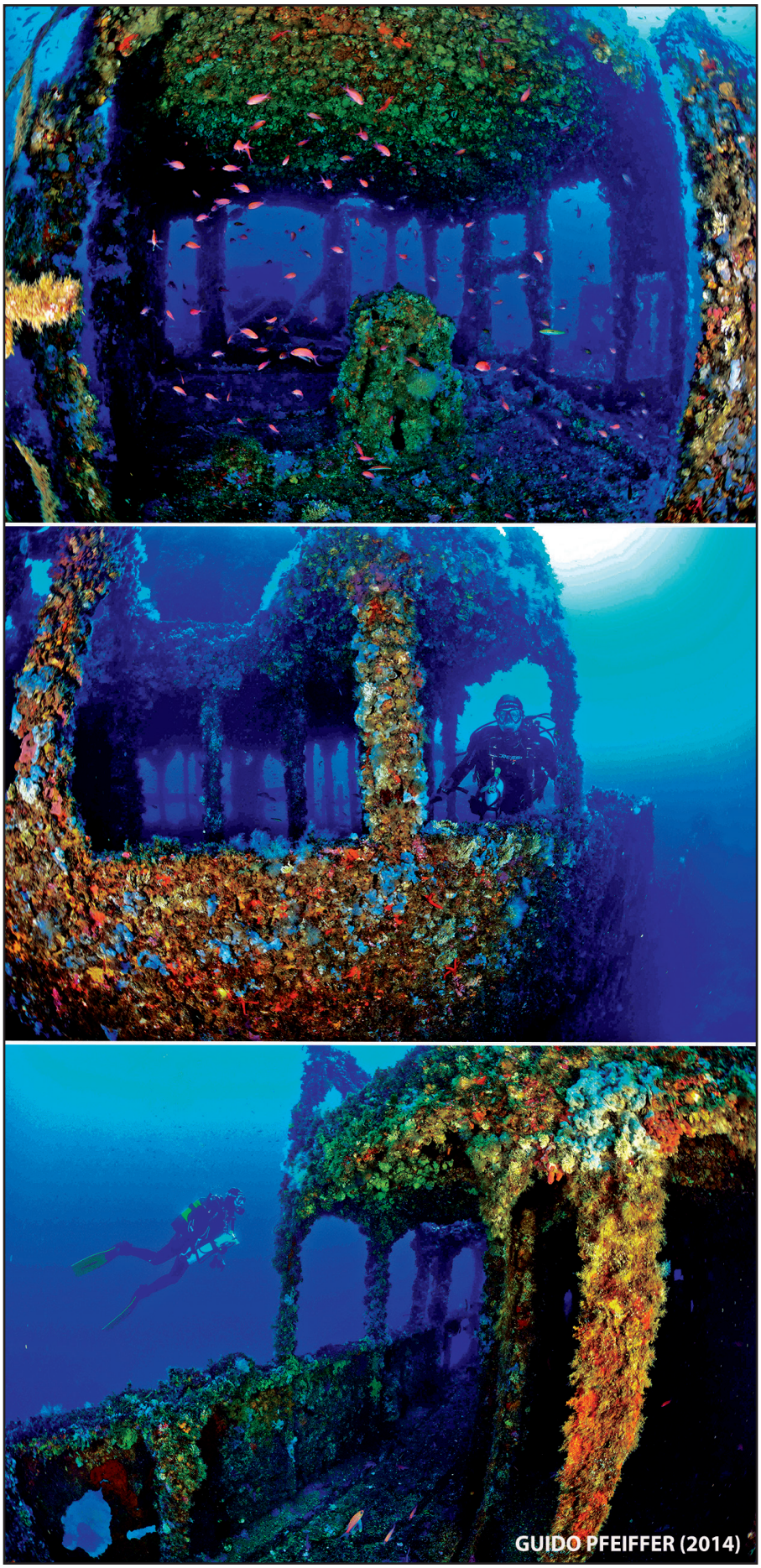
FRANCISQUITA. CHIMENEA (MORA)

mantenidas por la tripulación del barco siniestrado, habría que decir que muchos ciudadelanos que se encontraban en sus lugares de trabajo o no habían podido desplazarse hasta la costa de Son Salomó donde se estaba produciendo el naufragio, estuvieron siguiendo ávidamente todas las incidencias en la Onda Pesquera de sus aparatos domésticos.

El barco continúa aún hoy en el mismo lugar en que se fue a pique, y habiéndose convertido en todo un símbolo de las inmersiones en Ciutadella, es objeto de constantes visitas por submarinistas de todas las nacionalidades. El lugar presenta una inmersión complicada puesto que existen en su entorno corrientes de más de 3 nudos. Francis Abbott, un fotógrafo de la BBC británica, estudioso de los pecios menorquines y asíduo visitante del mismo, confirmó esta inconveniencia, a la par que indicaba como muy prudente "visitarlo siempre acompañado de buceadores experimentados". También advierte que adentrarse en alguno de sus compartimentos, como puedan ser la popa o el puente, no es aconsejable, debido a la presencia de cantidad de sedimento acumulado que es fácil de remover mediante las aletas con el consiguiente peligro que representa (pérdida total de la visibilidad en el entorno) y como saben perfectamente todos los buceadores. Durante los meses de invierno es cuando el pecio resulta más visible. Con la llegada de la primavera las aguas se vuelven amarillentas a partir de los 25 metros, aunque a finales de julio vuelven a aclararse lentamente.

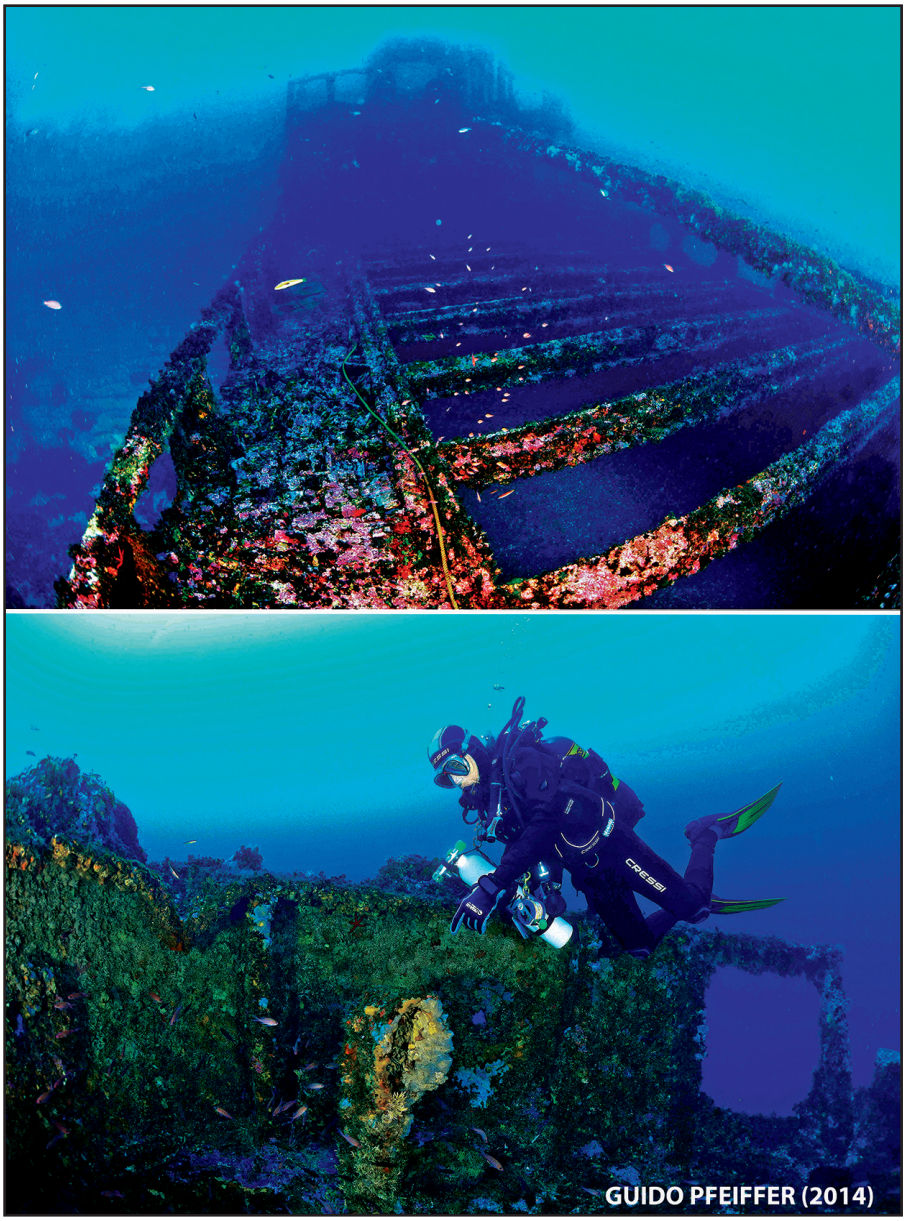
El lecho del fondo en que reposa, podría afirmarse que está compuesto en su mayor parte por arena, donde el buque permanece perfectamente adrizado, una circunstancia que curiosamente se repite en todos los pecios menorquines. En su interior alberga gran cantidad de vida. Actualmente el palo, que había permanecido durante años apoyado sobre la cubierta sujeto por una pequeña parte, ha terminado por desprenderse definitivamente. Lo cierto es que, a decir de varios buceadores conocidos, el pecio se está desintegrando últimamente a marchas forzadas.

Josep Quera, un veterano y consumado submarinista nacido en Terrassa, es un auténtico enamorado de las aguas de Menorca. Para él, sin duda alguna, el del ***Francisquita*** resultó ser el pecio que más sacrificios y tiempo costó localizar para posteriormente lograr obtener unas imágenes aceptables. Y es que muy pocos conocían entonces su situación exacta, precisamente por las distintas versiones que circulaban sobre el naufragio y poco a poco llegó a conocerlo como la palma de su mano, tanto el barco, como los innumerables especímenes marinos que en él habitaban, quienes llegarían a ser incluso sus propios compañeros. Recorrió todas las dependencias del buque que, obviamente, se encontraban en muchísimo mejor estado que el que ofrecen en la actualidad. Pasando los años realizó un viaje de tipo cultural hasta Santurce, donde entrevistaría al capitán del barco naufragado y que tenía en aquella población del Cantábrico su residencia, con la idea "in mente" de poder reconstruir con el máximo detalle los momentos del fatal hundimiento. A punto de despedirse, Josep, en un acto altamente cargado de emoción, entregó al viejo marino su máquina de escribir que pocos meses antes había logrado recuperar de su camarote en el barco. Fue el momento más emocionante de todo el encuentro, momento que acusaría el capitán cuando



vio ante sí su compañera de trabajo de a bordo, que imaginaba hundida para la eternidad en las entrañas de la nave que un día tuviera a su mando.

Pero quien realmente logró encontrar el pecio del ***Francisquita*** fue un submarinista ciutadellenc, Tomás de Salort, junto a un compañero de nacionalidad alemana que le acompañaba en muchas de sus incursiones submarinas, Günter Manfred y con el que decidieron encontrar el lugar exacto en el que reposaba el buque. Ya habían realizado hasta entonces numerosas inmersiones Tomás, Günter y otros amigos alemanes y, en las distintas conversaciones preparando el programa de las que tenían que realizar en los siguientes días había salido el nombre del mercante que se había ido a pique tras colisionar con la *seca* de *Punta Nati*. Tomás, junto a Heinz, Gottfried y otro alemán decidieron buscarlo pues podría resultar una magnífica aventura. Debían de ser los años 1971-1973, más o menos. El primero sabía aproximadamente el punto en que se había hundido tras haber estudiado una serie de fotografías que le enseñó en su momento el magnífico y desaparecido profesional ciutadellenc



Hernando (el que iniciara la saga de fotógrafos que continúa a pleno rendimiento en nuestros días de la mano de sus herederos), pero había que encontrarlo. Junto con un pescador local al que contrataron para que les llevara a donde éste conocía por señas la ubicación del pecio, Bep Caules, efectuaron sus inmersiones, cada buceador en una zona determinada alrededor del supuesto punto, puesto que un pecio no es más que éso, un punto en una carta náutica, pero no encontraron nada, volviendo a tierra descorazonados y abonando los gastos al pescador de las horas perdidas en el intento. Tomás había escuchado, como otros, los comentarios de diversos pescadores de que, desde la superficie, durante los primeros años podían ver en días claros las galletas y la cofa de los palos del buque sumergido. Él consideraba aquella afirmación como una probabilidad que podía darse perfectamente como posible, claro está, en unas condiciones de mar y luz adecuadas. Que no era descartable, vamos, aunque él no lo comprobara nunca, puesto que habiendo ido al lugar junto con quienes decían haberlo visto, en ese momento no lograron ver nada en absoluto. "*Posiblemente nos equivocaríamos en 50 metros más al norte, más al sur, al este o al oeste, pero no debía ser el punto exacto*".

Con la llegada del reconocido submarinista catalán Eduard Admetlla a Menorca para llevar a cabo sus filmaciones, éste le sugirió la posibilidad de filmar también el buque en cuestión. Pero, claro, había que encontrarlo... y fue otra expedición que resultaría igualmente fallida. Un nuevo año y un nuevo intento, esta vez, desde *Ses Fontanelles*, con otro pescador profesional conocido por "Jaumet", patrón de la embarcación de Toni Moll Faner, al que contrataron sus servicios y alquilaron su barca, pero resultó otro fiasco. Por fin, Tomás y sus inseparables compañeros decidían volver a intentar localizarlo por su cuenta. Aquel día planificaron cuidadosamente todos sus movimientos, tomaron diversos apuntes sobre la carta, anotaron los intentos anteriores y se sumergieron. Y, por fín, aquel iba a ser un gran día porque, en un momento dado, aparecía ante ellos una gigantesca y altiva sombra: aquella imagen mostraba lo que podía ser perfectamente un buque, adrizado como si estuviera aún navegando y reposando sobre un fondo de arena blanca. La cota baja estaba en 65 metros, mientras que la parte más alta de la superestructura (sin contar los palos), en los 42. Los palos ascendían a su vez verticalmente hacia la luz de la superficie otros 20 metros. El corazón les dio un gran vuelco tras comprobar que su tenacidad y constancia había

GUIDO PFEIFFER (COSTADO)

dado sus frutos y, por fin, podían ver perfectamente ante ellos el famoso carguero que se había hundido hacía casi veinte años antes.

A partir de entonces volvieron muchas otras veces y lo estuvieron recorriendo, comprobando la carga que portaba en su interior de la que actualmente quedaban cantidades ingentes

GUIDO PFEIFFER (PASARELA)

GUIDO PFEIFFER (POPA)

de baldosas de arcilla cocida, la sala de máquinas, la cámara del capitán, etc. Cada vez que lo visitaban marchaban más entusiasmados. Y más adelante, los amigos alemanes de Tomás mostrarían el pecio a otros compatriotas suyos que habían montado en Ciutadella una escuela de buceo quienes serían los que comenzarían a organizar para sus alumnos las excursiones al pecio para

GUIDO PFEIFFER (PUENTE)

dar a conocer sus características y, poco a poco, la situación sería de pleno conocimiento público. "A mí me gusta mucho la naturaleza sumergida y cuando comencé a observar que las visitas aumentaban dejé de ir. Y proseguía Tomás: "Demasiada gente. De todas formas hay que decir que este mismo verano estuve observando su timón, que perdiera con la brusca colisión, el cual reposa en el mismo punto en que quedó en su momento, en la *seca* de *Punta Nati*". Por su parte, Günter estuvo obteniendo información sobre el mercante hundido para su amigo Heinz Hammelmann y el profesor Hajo Schmidt, de la Universidad de Heidelberg, trabajando con el primero en la obtención de las imágenes necesarias para ser destinadas a un libro que estaban preparando los dos últimos sobre pecios de las Illes Balears.

Otro gran y desgraciadamente desaparecido submarinista, éste de nacionalidad italiana, Guido Pfeiffer, editor de la prestigiosa revista SUB, facilitó numerosas imágenes del pecio, confirmando también, que se encontraba en franca degradación.

> 1.59 *SEIRSTAAD*

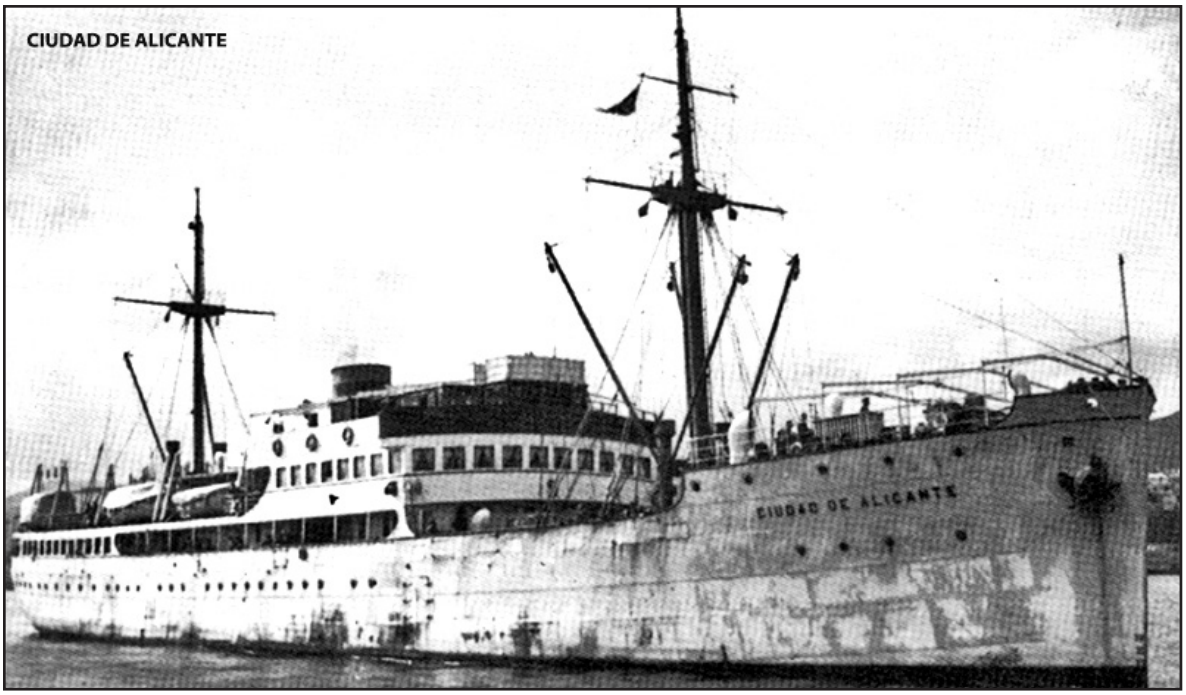
El 15 de enero de 1958, a 60 millas al E de Menorca se producía un importante desastre marítimo al partirse en dos el petrolero de bandera noruega ***Seirstaad*** como resultado del furioso temporal reinante en la zona. A consecuencia del mismo y al haberse partido el buque en dos mitades, en la parte de popa habían quedado 15 tripulantes mientras que en la de proa había otros 10. Ante las desesperadas llamadas de socorro que se hicieron por radio, acudió el buque holandés ***Bingtan*** que se hallaba en esos momentos en ruta en zona próxima y, actuando rápidamente, pudo rescatar felizmente a los 15 náufragos que se hallaban en la cubierta de popa. Mientras llevaba a cabo el rescate estuvo radiando nuevos mensajes dando cuenta del desarrollo de las operaciones, a la par que seguía facilitando la situación geográfica exacta a fin de que otros buques existentes en la zona se aproximaran al lugar de los hechos a colaborar, puesto que los otros 10 hombres retenidos en la mitad de proa se encontraban en serias dificultades.

Zarpó del puerto de Palma de Mallorca a toda máquina el minador de la Armada ***Tritón***, al que seguirían otras unidades. Era el ***Seirstaad*** un petrolero de 5.944 toneladas de desplazamiento con matrícula de Oslo. Había salido el 24 de diciembre con rumbo al puerto de Barcelona. Por su parte, el ***Bingtan*** era un carguero de 2.474 toneladas que estaba haciendo la ruta Holanda-Indonesia, por lo que tras recoger a los náufragos continuó viaje, desembarcándolos en el puerto de Malta. Las víctimas del siniestro serían el capitán del petrolero Mr. Borge Rigan, y dos azafatas, una de las cuales era la esposa del mayordomo del buque que había ido a Port-Said para hacer el viaje con su marido enrolada a bordo. En el momento de partirse el buque los tres serían despedidos a la mar, desapareciendo entre las furiosas olas. Otros buques que tomaron parte en el rescate fueron la lancha rápida ***Pollensa***, el submarino francés ***Sapphire***, al mando del comandante Mr. Moissinac Massenat, que habría partido desde el puerto de Maó, prosiguiendo viaje posteriormente rumbo hacia Toulon. Al parecer varios aviones franceses estuvieron tomando parte en las operaciones de búsqueda y rastreo.

Serían ya las seis de la tarde, por lo que la visibilidad se iba haciendo cada vez más escasa, cuando el mercante italiano ***Rubicone***, que había llegado también a la zona, lograba distinguir sobre la proa a los 10 tripulantes que se hallaban en esa mitad del casco. Tras varios intentos conseguía rescatarlos sin novedad, para proseguir rumbo hacia Casablanca donde serían desembarcados. El día 17, a la vista del peligro que representaba la proa del buque que seguía manteniéndose a la deriva para las rutas de navegación, se ordenaba su hundimiento a cañonazos, lo que efectuaría una unidad de la Armada francesa. Por lo que respecta a la mitad de popa, parece ser que fue remolcada hasta el puerto italiano de Bizerta, donde sería subastada para desguace, siendo adquirida por un industrial, al parecer, español. Fue nuevamente remolcada hasta el puerto de Ceuta y posteriormente a Sevilla, donde, se decía iba a ser finalmente reconstruida pero, en las maniobras, varó fuertemente teniendo que ser finalmente desguazada en el mismo sitio donde había quedado encallada.

> 1.60 *CIUDAD DE ALICANTE*

Como consecuencia de la irrupción de una depresión cuyo centro estaba situado entre Baleares y Catalunya se originó un fortísimo temporal en el Mediterráneo occidental que abarca-



ba de lleno la ruta del vapor correo que cubría el itinerario entre los puertos de Barcelona y Maó. La presión atmosférica, que ya era muy baja en Menorca durante los últimos días, cayó vertiginosamente a partir del atardecer del 30 de noviembre de 1959, alcanzando sobre las ocho de la mañana del día 1 de diciembre un mínimo de 731 mm. Precisamente la lectura más baja desde que se montara en la ciudad un observatorio meteorológico. A partir de ese mismo instante la columna de mercurio comenzó a ascender lentamente, al mismo tiempo que el viento rolaba de WSW a NW. El aviso de temporal que habían aireado las emisoras de radio en las últimas horas se hacía efectivo en la medianoche, en que el viento alcanzaba los 105 km. por hora, manteniéndose en esas condiciones por espacio de bastante tiempo. La lluvia y los chubascos, intensos, se hacían también presentes aumentando la aparatosidad de la madrugada.

En el puerto de Ciutadella varias embarcaciones eran literalmente arrancadas de sus amarres, sufriendo en consecuencia grandes averías, mientras diversas casetas de la costa sur eran abiertas por las enfurecidas olas y, tras arrastrar a las embarcaciones que se encontraban en su interior, éstas se convertían en astillas al estrellarse contra las rocas. El buque ***Ciudad de Alicante***, cuyo capitán era don Juan A. Saras, había salido del puerto de Barcelona a las siete de la tarde anterior, encontrándose en esos momentos en el centro mismo del temporal, teniendo que capearlo desde las nueve de la noche hasta las ocho de la mañana siguiente. Las grandes olas cubrieron en varias ocasiones la superestructura del barco y los grandes bandazos, arfadas y cabezadas, se encargaron de arrancar el mobiliario y otros enseres que quedaban en pocos momentos totalmente destrozados. Varios pasajeros fueron despedidos de sus literas a pesar de encontrarse fuertemente aferrados a las barandas de seguridad de las mismas, con el resultados de heridas y contusiones, teniendo que ser hospitalizados o atendidos en la Residencia Sanitaria una vez desembarcados en puerto. Varios ojos de buey y otros elementos de iluminación natural fueron arrancados, permitiendo el paso del agua que mojó equipajes y mercancías. Del bar y del comedor de oficiales tan sólo se salvaron algunos enseres. Tras penosísimas horas de navegación se lograba culminar el viaje y, a su llegada a Maó, el capitán Saras manifestaría que el parte meteorológico no anunciaba una situación tan cruda como la que habían tenido que capear. Al encontrarse de lleno en el temporal no habían tenido posibilidad de virar en redondo y volver a la Ciudad Condal, juzgando más prudente el intentar ganar el resguardo de la costa sur menorquina. El viento alcanzó en algunos momentos los 120 kilómetros por hora pero aún así, no hubo en ningún momento peligro serio de naufragio, aunque la aparatosidad del balanceo dio buena cuenta del mobiliario antes citado, el cual había quedado completamente inservible. También manifestó que el hecho de transportar poca carga provocó que el buque fuera más accesible a las olas.

El balance final fue de cuatro heridos, siendo el más grave un camarero que resultó con 4 costillas rotas. El señor Saras llevaba ya 19 años con mando en buques de la compañía: los ***Escolano***, ***Río Francolí***, ***Romeu*** y ***Ciudad de Salamanca*** (el primero en utilizar este nombre),

estuvieron navegando a sus órdenes. Este buque era de características constructivas prácticamente idénticas a las del ***Ciudad de Mahón***.

> 1.61 *CIUDAD DE VALENCIA*

El 12 de abril de 1960 el buque correo de la Cía. Trasmediterránea ***Ciudad de Valencia*** embarrancaba en la laja conocida como *Llosa de Sant Felipet* (o *de's Puntal*, como también es conocida) en la bocana del puerto de Maó, *Illa de Sant Felipet* (donde se ubica el Lazareto), debido a la fuerte tramontana que soplaba ese día y a la precariedad de su máquina. Tenía este buque

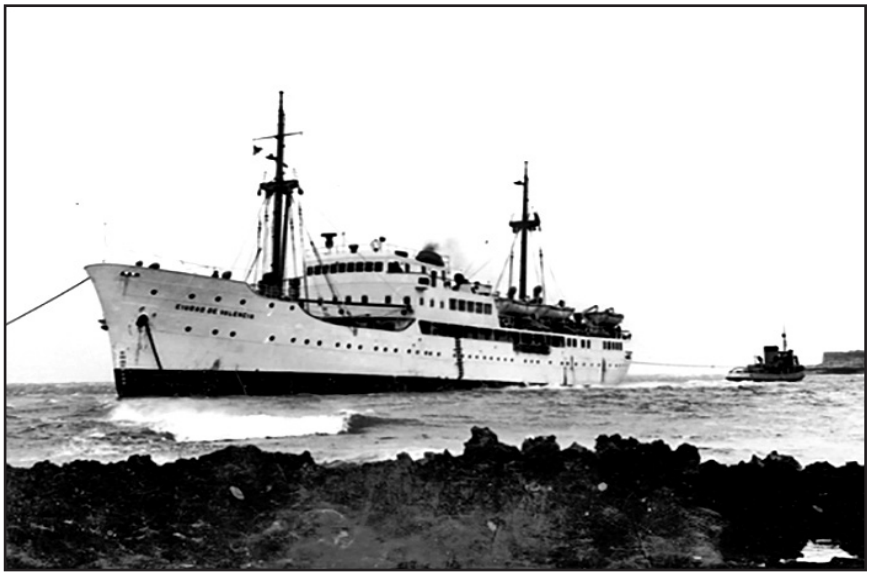
81,25 metros de eslora, 12,40 de manga, 8,10 de puntal y un calado de 4,63, con un desplazamiento de 2.496 toneladas. Iba propulsado por dos motores diesel de 1.120 H.P. cada uno capacitados para impelirle una velocidad de crucero de 16,3 nudos, velocidad que en el tiempo en que estuvo en servicio en las comunicaciones de Menorca no fue capaz de desarrollar nunca. Por dicha causa hacía mucho tiempo que venía siendo contestado por la población debido a la antigüedad de sus motores, lo que le ocasionaba regularmente notables retrasos en la hora de llegada a puerto, además de averías en la misma. Había sido construido en 1931 en los astilleros de la Unión Naval de Levante, de Valencia y, en sus orígenes, había llegado a ser una de las mejores unidades de la Compañía, puesto que era gemelo de los ***Ciudad de Alicante*** y ***Ciudad de Mahón***, aunque

el astillero que llevara a cabo su construcción no fuera el mismo. Fue un barco perseguido por los incendios puesto que en 1958 se le declaró uno muy importante a bordo, teniendo que ser hundido para apagarlo y no perder el barco. El 8 de noviembre de 1975 se le declaraba otro mientras se encontraba a órdenes en el puerto de Palma, cuando prácticamente había sido dado ya de baja en la

lista de flota, quedando tan inutilizado que sería vendido directamente a desguace.

El hecho de "*que el buque se encontraba embarrancado en uno de los bajos existentes en la bocana*", sería la noticia de esa mañana tanto en Maó como en resto de la isla de Menorca. Y así sucedía: el barco tenía sus anclas fondeadas, una estacha largada a la Mola y su proa descansando sobre el bajo mencionado. Estaba dando marcha atrás con el fin de liberarse ayudado por el remolcador de la Estación Naval.

Como es lógico y más con la celeridad en que se había extendido la noticia, un numeroso público curioso se había estacionado cerca de las ruinas del *Castell de Sant Felip* para seguir las incidencias del salvamento a pesar de que el viento soplaba huracanado y hacía mucho frío. Sobre las doce y media del mediodía el buque fue cediendo, por lo que el capitán ordenó levar las anclas y sujeto con la estacha por estribor a la Mola y mediante una segunda, por babor, al remolcador inició la maniobra necesaria para sacarle de la zona en la que se encontraba. Habían otras embarcaciones pertenecientes a la Estación Naval, a pescadores y la portadora de los prácticos del señor Reynés, que actuaban de enlaces entre el remolcador y la motonave y entre ésta y el punto de amarre en la Mola.



Había mucha mar y, en algunos momentos, las olas barrían las cubiertas de estas pequeñas embarcaciones. Una vez liberado y encontrándose a la altura de las boyas de fuera, a la orden del práctico de "*avante toda*" el buque zarpó a toda máquina hacia fuera del puerto en donde, realizando una gran circunferencia enfiló su proa nuevamente hacia el eje de la bocana, venciendo las rachas muy fuertes de viento y la resaca de la mar existentes en esos momentos. A las tres de la tarde se encontraba felizmente atracado en el muelle de pasajeros.

Poco después de haber amarrado subió a bordo el 2º comandante de Marina don Carlos del Corral a interesarse por la situación que trasladaría a continuación a los medios de comunicación. En una breve intervención dio a conocer a los responsables de los mismos que el buque, a su entrada en puerto, se había visto sorprendido por una fuerte racha de viento y que gracias a la pericia de su capitán, el señor Zaragoza, y de su actuación inmediata de dejar caer ambas anclas y dar marcha atrás, se habían evitado posibles desgracias personales. Tampoco las mercancías transportadas habían sufrido desperfectos y se diría que tampoco el propio buque. Sin embargo por orden del comandante de Marina y de acuerdo con el representante de la Compañía, el buzo de la Estación Naval reconoció el casco en la zona que había colisionado con el bajo e informó de que solamente

tenía una pequeña abolladura en el mismo y unos pequeños boquetes que coincidían con los tanques de lastre de proa. En su momento y debido, quizá, a razones políticas se dijo también que el buque no había llegado a embarrancar ya que esta situación había podido evitarse, y que la solicitud del remolcador había venido motivada por ser necesaria su colaboración en la maniobra de entrada al puerto.

El hecho es que el ***Ciudad de Valencia*** marchó a Barcelona para pasar al dique seco y taparle los boquetes que se le habían producido en los tanques de lastre de la proa, siendo sustituido provisionalmente por el ***Ciudad de Teruel***, un buque construido en 1955 por los astilleros Hijos de J. Barreras, de Vigo. Tenía, este último, 71 metros de eslora y estaba propulsado por un motor diesel de 4 cilindros de 1.800 HP que le confería una velocidad de 12 nudos.

> 1.62 *KONSUL I*

Transcurrían las siete y media de la tarde del miércoles 25 de agosto de 1971 cuando se situaba entre boyas en la bocana del puerto de Mahón el carguero de bandera panameña denominado ***Konsul I***. El buque avanzaba lentamente a las órdenes de su capitán Mr. Franco Legorio, siendo portador de los cadáveres de tres de sus tripulantes. Los tres habían fallecido a bordo mientras estaban llevando a cabo su trabajo.

La historia se remonta a la salida del puerto de Marsella, en el que había realizado operaciones de descarga de varias partidas de vino a granel que había transportado en unos tanques especiales. Una vez finalizado el trasvase, el buque había zarpado nuevamente con destino a Argelia. Encontrándose ya en plena navegación, parte de la tripulación procedió a realizar trabajos de limpieza de los tanques, una tarea habitual a bordo de los buques mercantes. El costarricense Emiliano Briceno y el español Miguel Tejera Rodríguez, fueron quienes bajaron al interior de los mismos para realizar su trabajo. Como pasara un tiempo excesivamente largo y ninguno de los dos hombres diera señales de vida se acercaron sus compañeros a la escotilla y les llamaron. La callada fue la respuesta por lo que, alarmados, decidieron bajar al interior para averiguar que sucedía.

Diego Martín Rodríguez, otro español enrolado en la tripulación del barco, se ofreció a bajar voluntario para ayudar a sus compañeros. Sujetado por un fuerte cabo fue arriado lentamente por el interior del oscuro compartimento. Muy pocos segundos duró la operación puesto que los hombres que manejaban el cabo pudieron percatarse que Martín realizaba movimientos bruscos al extremo del mismo, en claro ademán de que quería ser recuperado al exterior. Así se hizo sin demora y, al extraerlo, pudieron observar que presentaba claros y alarmantes signos de asfixia. Se intentó por todos los medios su recuperación pero todo sería en vano ya que Diego Martín fallecía cuando se encontraban ya muy próximos a la bocana.

El capitán comunicó la situación que tenía a bordo y su intención de entrar en Maó por radio a la costera que, a su vez, lo comunicaba a la Comandancia de Marina de Menorca. Una vez dirigiera el práctico las maniobras de atraque y quedara el buque amarrado, subían a bordo el responsable de Sanidad Exterior, doctor Agustín Doménech, junto con el juez instructor de Marina y otras autoridades. En primer lugar sería inspeccionada la bodega afectada, tras lo cual se ordenó la extracción de los dos cadáveres que aún permanecían en su interior. Para ello fue avisado el Cuerpo de Bomberos del Ayuntamiento de la ciudad, los cuales actuaban bajo el mando del cabo don Miguel Camps Triay. Los miembros que intervinieron en las operaciones de

rescate fueron José María Franch, José Goñalons, Pedro Seguí y Rafael Pons, acudiendo con ellos el entonces teniente de alcalde del ayuntamiento don Mateo Seguí.

Inmediatamente se deslizó al interior de la bodega el cabo señor Camps, sujeto de un fuerte cabo a la par que equipado con los pertrechos necesarios para la operación como eran máscara antigás y oxígeno, equipos que serían cedidos por la empresa local Industrial Quesera Menorquina. Complicada resultó la recuperación pero los dos cuerpos lograrían extraerse sin otros contratiempos. Una vez fuera, el juez instructor de Marina ordenó el levantamiento de los tres cadáveres para que fueran llevados al Cementerio Municipal a fin de que se les practicara la correspondiente autopsia.

El buque mercante ***Konsul I*** desplazaba 877 toneladas y era portador de otras 112 toneladas de vino a granel unidas a 170 toneladas de carga general. De todos los trámites legales de estancia del buque en puerto se hizo cargo la Agencia Pons Martí, puesto que no tenía consignatario en Maó. Sobre las dos y media de la tarde del día 26 se hacía nuevamente a la mar, reanudando su ruta hacia los puertos de Argelia. Durante toda esa mañana, el juez instructor estuvo llevando a cabo diversas diligencias y toma de declaraciones a testigos. Tras realizarse la autopsia a los cadáveres de los tres infortunados, se les dió sepultura en el Cementerio Municipal. Quedaban para siempre en Maó Diego Martín Rodríguez, de 24 años y natural de La Laguna (Islas Canarias); Miguel Tejera Rodríguez, de 41 años, también natural de Santa Cruz de Tenerife y Emiliano Farrier Briceno, de 24 años, natural de San José de Costa Rica. El capitán de la motonave de la Cía. Trasmediterránea ***Ciudad de Cádiz***, que se encontraba en puerto cuando arribó el carguero, remitía una tarjeta de condolencia al capitán Legorio quien, al recibirla, no pudo evitar algunas lágrimas por el sincero detalle del marino español que demostraba, una vez más, la solidaridad existente entre las gentes de la mar.

> 1.63 *NEJMA*

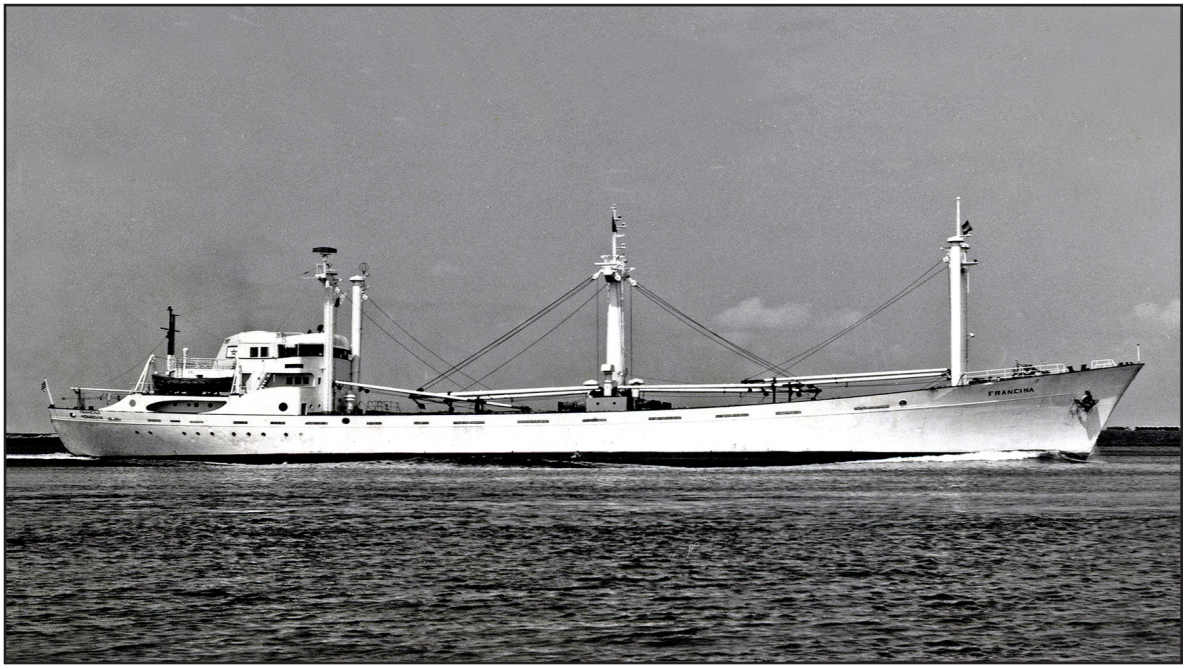
El día 9 de octubre de 1973 el buque de la marina auxiliar inglesa ***Resurgent***, al mando de su capitán Mr. J. McCulloch en ruta hacia Gibraltar, se encontraba a unas cuarenta millas al N de *Punta Nati* con un buque con fuego a bordo y se aprestaba inmediatamente a socorrerlo. Era el carguero de bandera griega denominado ***Nejma*** que, tras ser abandonado por su tripulación, se encontraba en esos momentos navegando a la deriva. Tras intentar extinguir las fuertes llamas, se procedía a darle remolque hasta trasladarlo a la bahía de Ciutadella, donde le dejaban debidamente fondeado y suficientemente separado de la costa sobre la una y diez de la madrugada. Seguidamente el capitán McCulloch hacía entrega del mismo tras la firma de un recibo al ayudante de Marina del puerto, don José Villalonga Grandío, reemprendiendo su ruta. El ***Nejma*** desplazaba unas 2.500 toneladas y el fuego no había sido totalmente controlado, manteniéndose todavía vivo un foco dentro de la sala de máquinas. Bajo la dirección del ayudante de Marina se procedió a cerrar los mamparos estancos para que, consecuentemente a la falta de oxígeno, las llamas se sofocaran por sí solas, lo que tampoco obtendría los efectos deseados. Trasladada la novedad a la Comandancia de Marina de Menorca, su titular solicitó al Departamento Marítimo de Cartagena el envío urgente de material adecuado para combatirlo. En la noche del día 11 llegaban el minador ***Vulcano*** y el remolcador de altura ***RA-3***, los cuales comenzaban inmediatamente a realizar las operaciones de extinción del fuego, con el concurso de personal especializado enviado por la Estación Naval de Mahón. Serían las nueve de la mañana aproximadamente cuando se daban por finalizados los trabajos de extinción con pleno éxito. Seguidamente se procedía a dar remolque al buque averiado hasta el puerto de Maó, quedando amarrado en los espigones de la propia Estación Naval, operaciones que finalizaban a las nueve de la mañana del día 12.

Cuando estuvo convenientemente amarrado, se procedió durante el resto de la jornada a achicar agua de las bodegas y de la sala de máquinas a fin de permitir el que pudiera practicársele un severo reconocimiento. La tripulación, tras haber abandonado el buque, había sido recogida a bordo de un petrolero en alta mar y desembarcada posteriormente en el puerto de Barcelona. Poco tiempo después se conocería la pérdida de uno de los tripulantes durante el incendio. La mercancía transportada consistía en automóviles, barricas de aceitunas, alfombras y diversas partidas de carga general, además de un ataúd completamente precintado conteniendo un cadáver. Una vez finalizados todos los trabajos, no tardarían en presentarse en la población un representante de la empresa armadora junto con un agente de la aseguradora Lloyd's. El buque quedaba bajo la custodia de la autoridad de Marina de Menorca hasta agosto de 1975,

en que un potente remolcador llegado exprofeso procedía a afirmarle varios cables y trasladarlo hasta un puerto heleno para ser convenientemente recuperado.

> 1.64 *FRANCINA*

El hecho acaecía el 3 de febrero de 1974. Ese día se había levantado extremadamente ventoso e invitaba a permanecer en el interior de los hogares. Veinticuatro horas después la prensa daba cuenta de la cruenta y trágica noticia:



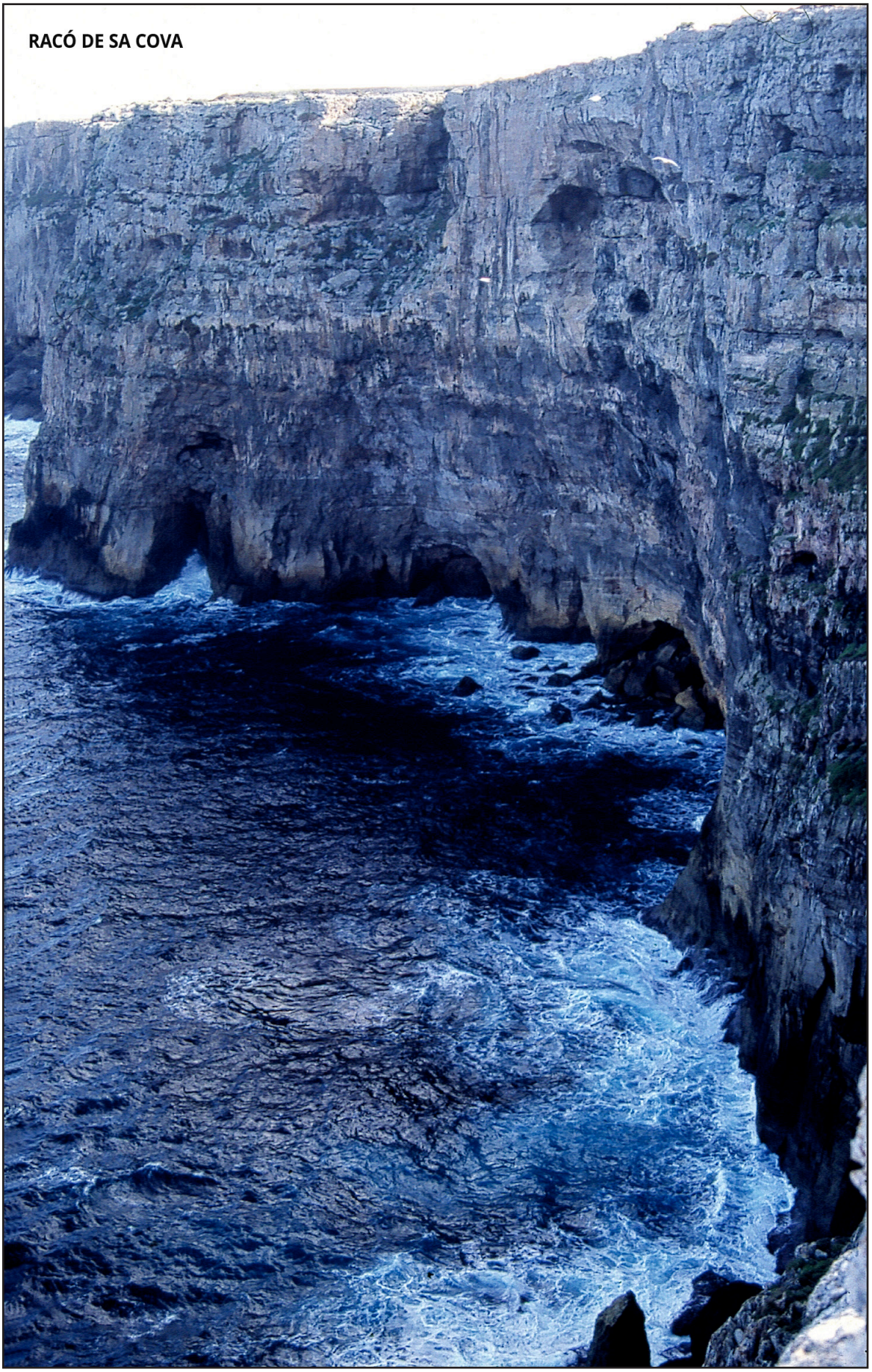
"Tras siete horas de lucha del carguero contra el temporal del WNW, con rachas de viento de hasta fuerza 10 en la escala de Beaufort, únicamente cuatro de sus tripulantes lograrían salvarse con ayuda de los espectadores existentes en tierra, que asistían impotentes ante tan macabro espectáculo debido al formidable temporal dominante. Posteriormente serían recogidos 6 cadáveres que las olas habían arrastrado hasta la costa. Cuatro tripulantes más continuaban desaparecidos".

El naufragio había tenido por escenario una de las zonas más inhóspitas y escarpadas de la costa menorquina, la situada al norte de Ciutadella, precisamente la misma en que años atrás, también cayeran el ***Torre del Oro***, el ***Ioannis***, el ***Francisquita*** y el ***Général Chanzy*** con muy pocos metros de distancia entre sí.

El ***Francina*** se dirigía desde Marsella hacia un puerto de la costa argelina con 14 tripulantes a bordo en el momento del accidente. Ostentaba el mando su capitán Mr. Holtman. Había salido el día 2 y, a primeras horas de la mañana del 3, la costera Toulon radio recogía el SOS que el buque emitía cuando se encontraba a una distancia de 8 millas náuticas del faro de *Punta Nati* con fuego a bordo, manifestado por la densa columna de humo que salía de su bodega de proa. También interceptó el mensaje la costera española Palma radio, cuyo operador avisó inmediatamente a la Estación Naval de Mahón, poniendo a su jefe en antecedentes sobre los hechos que estaban ocurriendo. Al mismo tiempo, el torrero del propio faro ya había observado la columna de humo desprendida por el buque, por lo que había avisado a su vez a la Ayudantía de Marina de Ciutadella. Eran las nueve de la mañana. El buque se encontraba ya a tan sólo unas 5-6 millas de la dicha punta pero, debido a la mar gruesa reinante, no se podían obtener las características visuales del buque siniestrado. Las órdenes del jefe de la Estación Naval eran que en el momento de amainar un poco el temporal saliera del puerto de Ciutadella una embarcación, un bou de pesca -no había otra-, para dirigirse hasta el lugar del suceso e intentar ofrecer un remolque.

Serían las nueve y media cuando el ayudante de Marina se personaba en la costa de *Punta Nati*. La masa de curiosos que se encontraban en la parte superior de aquella zona fuertemente acantilada iba creciendo, puesto que la noticia había trascendido en la población y extendido

RACÓ DE SA COVA Y PUNTA DE NA GALLAMINA



RACÓ DE SA COVA

Foto Studi
Hernando
ciudadella

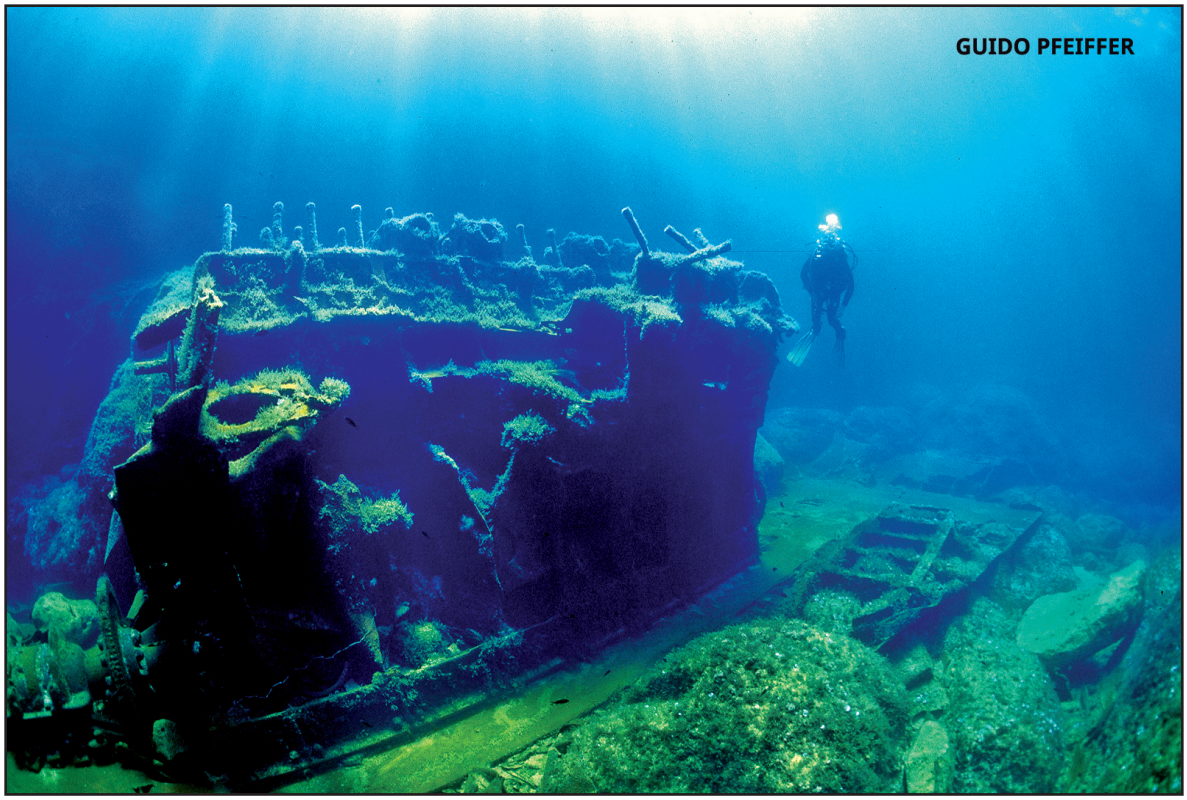
rápidamente cual reguero de pólvora. La mar aparecía embravecida y coronada de espuma, empujada por las fortísimas rachas del WNW sin signo alguno de tener intenciones de amainar por el momento. Poco a poco se fueron trasladando todos los curiosos, al mismo compás que lo hiciera el barco, hacia la costa de cala *Morell*, ya que la corriente le empujaba hacia ella. Pudo observarse que desde el barco se intentaba botar una de las embarcaciones de salvamento del mismo, que quedó colgando de uno de los pescantes y, tras una maniobra fallida, volvía a ser recuperado sin poder culminar la botadura. El capitán había caído al agua durante la maniobra, y nada se había podido hacer por parte de su tripulación para recuperarle. Apareció entonces otro buque en escena, que lógicamente habría detectado el mensaje de socorro, acercándose hasta donde fue posible al ***Francina*** con intención de arrojarle unos cables e intentar remolcarlo. En principio no pudo ser identificado. Más tarde se sabría que se trataba del argelino ***Chagauit*** que, tras efectuar un par de vueltas en circunferencia completa alrededor del barco siniestrado y no viendo a nadie en cubierta, optaba por continuar su camino. Éste se encontraba ya muy próximo a la costa y la situación del argelino podría haberse visto comprometida en cualquier momento. Ello ocurría alrededor de las 10.30 h. de la mañana.

Precisamente poco antes, desde el ***Francina*** se habían botado como último recurso las dos balsas inflables de salvamento en las que se había embarcado el resto de la tripulación, quedando desde ese momento a merced de las olas. El capitán del barco argelino tampoco había logrado divisar las dos balsas en el agua, quizás porque ya hubiera ocurrido el fatal desenlace que la mala fortuna de aquella trágica jornada les había deparado. Pronto se pudieron distinguir desde tierra y en medio de la mar embravecida las dos frágiles embarcaciones, que se zarandeaban a merced de las imponentes olas, las cuales las iban arrastrando en dirección a cala *Morell,* seguidas a poca distancia por el propio barco a la deriva. No tenían ni medio de propulsión ni de gobierno, yendo ambas ligadas entre sí posiblemente para hacerse más fuertes en medio de aquel infierno. Sin embargo, al acercarse la *Punta de s'Escullar*, no pudieron evitar a los temibles *Escullassos*, (pegotes de piedra de puntas afiladas que afloran unos y están ahogados otros en las inmediaciones de su extremo) que hicieron reventar en un segundo a las dos frágiles embarcaciones, siendo despedidos sus tripulantes por los aires. Al poco se vió flotar a cuatro de ellos con la espalda al sol, signo inequívoco de que aquellos desgraciados habían muerto en el acto tras estrellarse contra las rocas. Quizás una de las facciones más importantes del trabajo del Ayudante de Marina fue el evitar que los civiles que había en tierra bajaran por el acantilado para intentar ayudar a los náufragos, una operación totalmente suicida por lo peligroso de la zona y porque los náufragos tenían que evitar por todos los medios aproximarse a la costa hasta no haber sobrepasado la punta en cuestión y a partir de ese momento la propia corriente los hubiera empujado hasta el resguardo que les ofrecería cala *Morell*. Y para evitar que llegaran a acercarse comenzaron a hacerles señas en ese sentido desde tierra. Sin embargo uno de los náufragos sí nadó hacia tierra y la ola que podía haberle sesgado la vida le tiró sobre una roca a unos 8 metros del punto en que rompían, salvándole con ello la vida, aunque le costaría la rotura de una de sus rodillas. Era uno de los tripulantes más jóvenes de la dotación. Otro que lo intentó desapareció, para ser seguido por otro, y otro... Al propio tiempo en cala *Morell* se intentaban botar un par de embarcaciones en las que pretendían embarcarse sendas tripulaciones de auxilio. El representante de la Autoridad de Marina vióse nuevamente obligado a intervenir para prohibir tales intenciones, hecho por el cual protestaron varios de ellos. El motivo era la clara imposibilidad de llevar a cabo cualquier intento de navegación en aquellas circunstancias puesto que de hacerlo, no tardarían igualmente en volcar, teniendo que sumar éstos a los que ya estaban intentando rescatar.

Sin embargo, tanto insistieron, con el cabo de la Guardia Civil al frente, que terminó por autorizarles la salida, aunque bajo la responsabilidad de este último. Así lo hicieron y a los pocos momentos era desembarcado el propio funcionario con una brecha en la cabeza. Pasaban ya de las seis y media de la tarde cuando comenzaban a recalar los que serían únicos supervivientes de la tripulación, además del que había ido a parar sobre la roca, alcanzando la arena de la playa el primero de ellos, tras haber estado nadando fatigosamente y casi al borde de la extenuación por el eje de la cala, hasta lograr alcanzar tierra firme. Otro tripulante, de color, que intentaba asir la mano de uno de los hombres que se encontraban en tierra para poder salir del agua, fue arrebatado por el colosal impulso de una potente ola que lo estrelló contra la roca, quebrándole la vida en ese preciso instante. Otros dos fueron recogidos por una barca cerca de la playa, cuyos tripulantes se habían atrevido a más, aún con riesgo de sus vidas. Serían los últimos de una tripulación compuesta por 14 personas. El espectáculo que se estaba viviendo fue calificado

como “dantesco”. Anochecía y aún lograban distinguirse los chillones colores de los chalecos que denunciaban la presencia de otros miembros de la dotación del buque pero era imposible conocer a ciencia cierta si continuaban con vida o, por desgracia, estaban ya muertos.

Por su parte el buque había continuado su camino con su espectacular incendio, zarandeado a merced de las olas y empujado por el viento hacia el acantilado de *Son Angladó*. Un enorme fragor de hierros que rascaban y chocaban contra la roca comenzó a escucharse: el ***Francina*** había alcanzado finalmente la costa en el punto conocido como *Racó de sa Cova* y



estaba golpeándose fuertemente contra el acantilado. De improviso, una gran ola lo dejó varado en seco contra el mismo y completamente adrizado. Parecía que la historia había terminado con ello y las operaciones quedaron suspendidas hasta la mañana siguiente por falta de visibilidad. A las seis de la mañana lograban ser recuperados los 6 cadáveres que se encontraban en la zona, que serían trasladados en furgón hasta el depósito del Cementerio de Ciutadella. Desde primeras horas habían tomado posiciones varios miembros de la Guardia Civil de la Línea de Ciutadella que ya habían actuado el día anterior, así como efectivos de la Cruz Roja de la misma población,

GUIDO PFEIFFER

con el fin de intervenir en lo posible. Los supervivientes, ocupantes todos de la primera balsa, habían sido trasladados inmediatamente a Ciutadella, siendo alojados en el hotel Alfonso III y atendidos solícitamente en todo momento. Uno de ellos ocupaba el cargo de 2º maquinista, hablaba algo de español y sería quien daría las primeras explicaciones de los hechos ocurridos a bordo del mercante holandés. La carga que transportaba era muy variada e incluía hierro, naranjas, fulminantes para explosivos y productos químicos. Estos últimos estaban estibados en la proa del buque. Con el mal tiempo reinante, muy posiblemente se rajó alguno de los envases y el producto, al contacto con el aire, se había inflamado provocando una explosión en cadena de los otros recipientes, incendiando la bodega del buque y aparentemente sin posibilidad de controlarlo visto lo cual, el capitán ordenó inmediatamente el abandono de la nave, a pesar de contar con la máquina y con la posibilidad de fondear tras buscar un resguardo en la zona.

Quienes lograron salvarse fueron: el 2º oficial M.N. Looye; 1er. oficial B. Klay; 2º maquinista N. Reibroek y el marinero Maheed Souissi. Todos ellos estaban completamente desnudos, al haberse despojado de sus ropas en cuanto se vieron en el agua para poder mantenerse más fácilmente a flote. Los 6 fallecidos se identificaron como S. de Waard, de 35 años, 3er. maquinista y casado; Jimy Oset, de 19 años, marinero; Kees Haanstra, de 31 años, marinero, casado y con dos hijos; Bernardi de Vos, 19 años, cocinero; Achem Faris, de 21 años, marinero y P. Ink, de 53 años, jefe de Máquinas, casado y padre de cinco hijos. Asimismo, continuaban desaparecidos, J. Holtman, de 47 años, capitán del barco, que estaba casado y era padre de cinco hijos; G. Boerma, de 20 años y H. Schoonbergen, de 24, marineros. Se habló de la existencia de una mujer a bordo, también desaparecida, camarera o ejerciendo funciones de marinero, extremo que no llegó a desvelarse claramente.

En el salvamento fue básica la actuación de los civiles Pedro Díaz, Juan Gaimundi y José Salord, al bajar por el difícil acantilado hasta el mismo borde de la mar. Otro civil, Jaime Cerdá acompañado de otros compañeros, a bordo de una pequeña embarcación, fueron quienes lograron salvar a los otros dos. Otras personas dignas de encomio por su actuación fueron Ernesto Sancho, jefe de la Cruz Roja, quien con sus hombres prestarían la primera ayuda al segundo maquinista; y por supuesto el Ayudante de Marina, don José Villalonga Grandío, quien coordinó muy eficazmente todas las operaciones del salvamento desde el principio. El agente consular de Francia en Ciutadella don Francisco Mir Truyols actuó como representante del vicecónsul de Holanda en Menorca don Ignacio Pasarius. También se había desplazado a la Isla un representante de la Compañía Dammers & Van den Heinde, Mr. J. Streefkerk, propietaria del buque, quien

GUIDO PFEIFFER

se encargaría de realizar todas las gestiones para repatriar cuanto antes a los supervivientes.

Por lo que respecta a los cadáveres, tras serles practicada una rigurosa autopsia y resolver todos los trámites nacionales e internacionales serían embalsamados y posteriormente repatriados. El hecho de que se les practicara la autopsia aún a sabiendas claramente de que habían fallecido a consecuencia del naufragio, se debía a que había que discernir si la muerte provenía por asfixia por submersión, o por conmoción cerebral. En el supuesto de asfixia se debía de investigar si era por tragar agua, en cuyo caso la prueba consistía en depositar los pulmones del cadáver en un recipiente con agua y, de ser positivo, éstos se hundirían por tenencia de agua en su interior. En caso contrario, al contener aire, flotarían. La otra prueba consistía en abrir el cráneo y observar el tamaño de la masa encefálica. Con ello se investigaba si había muerto por conmoción cerebral antes o después de la asfixia. Éste era el procedimiento obligado, que sería llevado a cabo con la mayor rigurosidad. Tras finalizar este reconocimiento y ser convenientemente embalsamados los cadáveres de los tripulantes de nacionalidad holandesa, así como el del hombre de color, cuya nacionalidad era la marroquí, fueron colocados en el interior de los correspondientes ataúdes para su remisión a los países de origen, mientras que los demás eran enterrados en el Cementerio de Ciutadella.

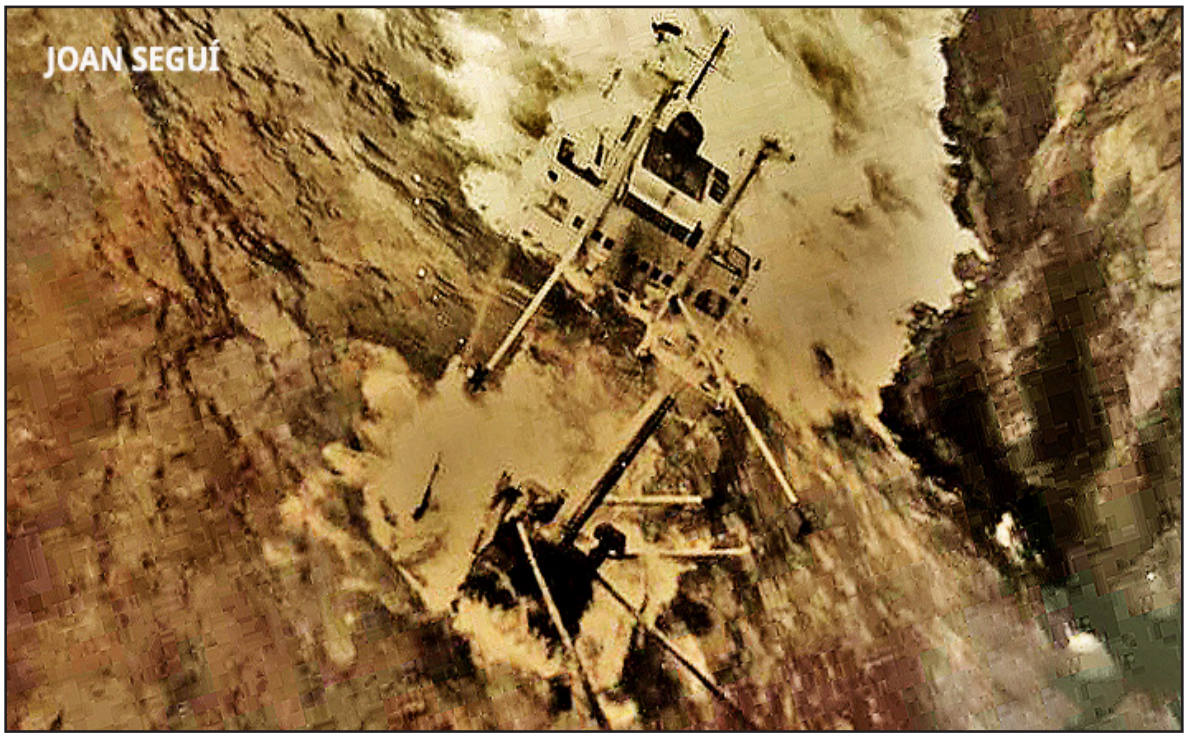
Tan sólo dos días después, el barco se había partido en dos pedazos por causa del temporal, estando su parte emergente constantemente barrida por las olas, hasta ser hundido del todo. Una de las amuras, en donde aparecía pintado el nombre, era visible los días de calma al pie del acantilado. Hoy por hoy, tendría que inspeccionarse la zona con sumo cuidado para lograr descubrir los restos del pecio ya cubiertos por la vegetación submarina. Pocos días después, el jueves 7 de febrero, se celebraba un solemne funeral por las víctimas presidido por el obispo de Menorca y seguido por numeroso público.

El 14 de febrero el mar entregaba un nuevo cadáver en la playa de cala *Morell*, que tras ser recuperado resultaría totalmente irreconocible por no tener ya piel en la cabeza, convertida en una masa informe. Pasados unos dos meses la mar devolvía, esta vez en cala *Barril*, otro tronco humano irreconocible a simple vista que, tras serle realizada la autopsia, sería identificado como otro de los marineros del barco, identificación que sería debida al análisis de su placa dentaria. En un principio se pretendió que se identificara como el cuerpo del capitán del barco, que dejaba viuda e hijos, y no podría declararse oficialmente como "fallecido" hasta transcurridos tres años desde su desaparición.

Es necesario precisar que la actuación del Ayudante de Marina fue clave en esos momentos al manifestar que el marinero hallado también tenía padres y hermanos, los cuales quedaban en las mismas condiciones que la familia del primero (desde hace pocos años, parece ser, este período ha quedado reducido a tan sólo 1 año). El cuerpo del capitán, Mr. Holtman, jamás fue encontrado. Se recibió el reconocimiento por la actuación de las instituciones, funcionarios y población civil de Ciutadella del embajador de Holanda en España Barón E.J. Lewe van Edward; del consignatario de la Compañía en España don Agustín Rubio, de Marítima del Mediterráneo y de la propia Compañía armadora del buque. El señor Villalonga manifestaría, haciendo un balance del trágico accidente, que los hechos refrendan lo que viene explicado los libros de texto sobre navegación y seguridad marítima, y es que,:

JOAN SEGUÍ

JOAN SEGUÍ


JOAN SEGUÍ

"Es muy importante saber que no hay que abandonar jamás un buque si no es que exista un peligro inminente de hundimiento, ya que entonces sí es necesario llevarlo a cabo para evitar que el remolino posterior te absorba. Pero mientras no exista ese peligro nunca hay que abandonarlo. Ellos lo hicieron y con ello prácticamente se suicidaron. Eso tenía que haberlo evitado el capitán. Por otra parte, el barco poseía su máquina en perfectas condiciones de funcionamiento y no tenía que haberse abandonado al garete. Existía un peligro de explosión, puesto que el buque transportaba fulminantes para explosivos, pero se encontraban en la bodega nº 2, y el fuego estaba declarado en la bodega nº 1, y lo que tenían que haber hecho es ponerse popa a la mar, dejando la proa con su incendio a sotavento, intentando que el fuego no se propagara, y muy posiblemente lo hubieran logrado extinguir. No lo hicieron; al contrario, se asustaron e hicieron abandono. El barco derivó de través hasta llegar cerca de cala Morell y terminar por embarrancar. No explotó nunca, y de la bodega nº 1 tan sólo llegó a asomar alguna llama..."

Sobre el buque hay que precisar que se trataba de un carguero de 1.500 toneladas, holandés pero con bandera de conveniencia liberiana, perteneciente a la Compañía Dammer & V/D Heinde, de Rotterdam. El buque había sido botado en 1962 en los astilleros de L. Smith & Zn. de Kinderdijk (Dinamarca) con el nombre de ***Ivonne V***. En 1968 fue vendido a la Compañía de Navegación Francina S. A., con sede en Monrovia (Liberia), siendo rebautizado como ***Francina***, nombre con el que naufragó en la costa menorquina. La cifra oficial entre muertos y desaparecidos fue de 9 tripulantes.

Sisco Domingo, un veterano pescador de Ciutadella estuvo participando en el salvamento del buque, un episodio que recordaría para siempre:

"Aquello desde luego resultó una auténtica masacre. Era un mes de febrero. Cuando nos dijeron lo que estaba sucediendo fuimos varios los pescadores que marchamos rápidamente hacia cala Morell para colaborar en lo posible. Cuando llegamos ya se encontraba allí la Guardia Civil. El viento era de mestral. Cuando los náufragos, porque todos habían abandonado el barco mientras se encontraba en mar abierta, habían alcanzado la ensenada del Cul de sa Ferrada, desde tierra les comenzaron a orientar para que continuaran hasta la playa de cala Morell. Aquello fue un error, porque cuando llegaban a la entrada de la cala, al punto que se conoce como Coll de cala Morell, la mar los arrastraba y estrellaba contra las rocas de éste. Nosotros embarcamos en la cala en un botecito que tenía un motor que solamente podía hacer avante. Lo arrancamos como pudimos, yendo a bordo un tal Sito 'Xedu', otro tripulante y yo, comenzando a navegar hacia la bocana. De salida rescatamos a uno y tras dar la vuelta, de entrada, a otro y ya no pudimos hacer nada más puesto que la mar resultaba para nosotros imponente y ya nos engullía...".

Sisco estaba convencido de que si los tripulantes se hubieran quedado en la ensenada, poco a poco los hubieran rescatado a todos, o a casi todos...

"De este modo tan sólo se salvaron cuatro hombres del total de la tripulación. Recuerdo que venía una neumática a la deriva con un tripulante de color asido a ella. Formamos una cadena entre varios hombres siguiendo las indicaciones del ayudante de Marina para poder ayudarlo. Lo hubiéramos podido salvar pero una mala ola lo sorprendió y en cuestión de segundos, había golpeado la roca con la cabeza y había muerto instantáneamente. Había otros cinco o seis a los que no había forma humana de llegar debido al temporal. A la mañana siguiente recuperamos sus cadáveres, excepto el de uno de ellos que apareció días más tarde. Aquella era gente joven que había perdido la vida absurdamente. A nosotros nos marcó mucho. Al cabo de cuatro días llevé al ayudante de Marina a reconocer el barco que se encontraba todavía entero, amorrado al acantilado. La mar se encontraba aquella mañana completamente encalmada y el puente sobresalía del agua. Saltamos desde mi barca, que era la ***María Kati****, alcanzando el puente perfectamente. Pues con la llegada de la no-*

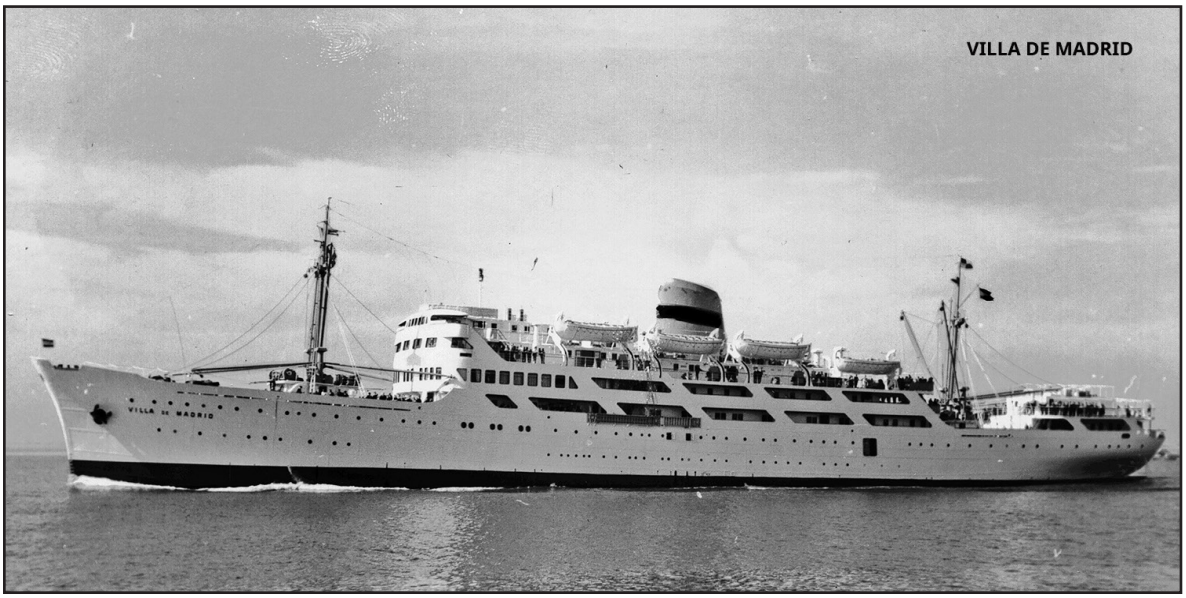
LÁPIDA SEPULTURA CEMENTERIO DE CIUTADELLA

che se formó un nuevo temporal, de tal intensidad, que logró partir el barco en dos. Estoy seguro de que si los tripulantes nos hubieran esperado a bordo se hubieran salvado todos. Su error fue abandonarlo. Pero todos estaban asustados por el fuego existente en el interior de una bodega que, sin duda, no fueron capaces de valorar en su justa medida".

La desaparición actualmente de prácticamente todo el barco es todavía hoy un extraño misterio. Nadie sabe nada. El lugar donde quedó estrellado es frecuentemente castigado por los fuertes temporales de NW y N, y existen en el mismo grandes masas de roca que actúan como una potentísima machacadora empujadas por las olas cuando hay temporal duro. Pero de ahí, a desaparecer todo un barco sin dejar rastro alguno salvo el motor, las cadenas y un ancla, resulta la mar de extraño para muchos. Se dice que hubo varios submarinistas que se encargaron de recuperar todo lo que se pudo. Hasta la hélice, gracias al empleo de los globos de aire. Pero no hubo subasta, ni se montó un equipo como se hizo para el desguace del ***Benil***. Sin duda habrá que pensar en que los milagros existen.

> 1.65 *CIUDAD DE IBIZA* y *DÓMINE*

Muy probablemente, de toda la historia de las comunicaciones marítimas entre Maó y Bar-

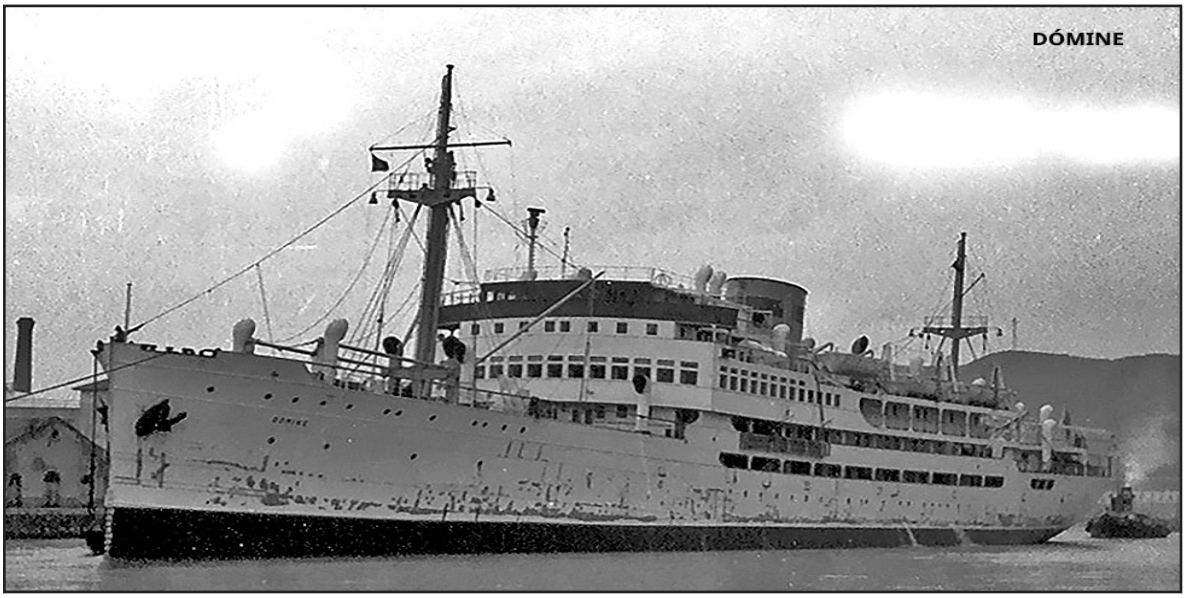


celona, uno de los episodios que alcanzó mayor contestación a nivel de prensa y organismos, tanto oficiales como ciudadanos, se diera en el verano de 1975, en que el servicio lo cubría el veterano ***Villa de Madrid***. Se trataba de un buque que tenía ya sus años pero que había sido modernizado y tenía una capacidad de pasaje bastante importante. A finales del mes de agosto, concretamente el día 24, el buque sufrió una importante avería, teniendo que ser sustituido por otros dos veteranos: el ***Ciudad de Ibiza*** y el ***Dómine***, entre los cuales debía de repartirse el pasaje contratado. Alguna familia resultaría dividida y mientras unos miembros partían en el primero, los restantes quedaban en tierra a la espera del segundo que todavía no había llegado a puerto.

A las cuatro de la madrugada del día 26 la Estación Marítima de Maó se hallaba colapsada por la multitud de veraneantes que tenían que tomar el barco (el primero de los dos) para regresar a Barcelona y éste no llegaba. Por doquier habían parejas durmiendo en el suelo con las cabezas apoyadas en sus mochilas o en sus acompañantes que hacían las veces de almohada. Algunos tenían humor incluso para gastar bromas o hacer comentarios jocosos de la situación. El ***Ciudad de Ibiza*** tenía que haber atracado a las siete de la tarde anterior pero parecía que iba a hacerlo a las cinco de la mañana para zarpar nuevamente dos horas más tarde. El pasaje no podía acceder al exterior pues, para colmo, aquella noche estaba lloviendo copiosamente mientras la indignación popular iba en aumento. Soplaba también la tramontana con velocidad de 60 kilómetros por hora y la mar establecida era de "fuerte marejada".

Y es que los barcos utilizados en la línea de Menorca con la Península por la Cía. Trasmediterránea eran entonces los más vetustos de la compañía. Por fin llegó ***Ciudad de Ibiza***, y tras

realizar la descarga, se hacía a la mar nuevamente, pero dos horas más tarde de lo previsto (en total catorce horas de retraso) tras embarcar al pasaje que le había estado esperando. Su llegada a Barcelona estaba prevista para la una de la siguiente madrugada, contribuyendo en ello el mal estado de la mar. Pero aún habría más, y es que sobre las dos de la tarde se presentaba el ***Dómine*** completamente escorado sobre una de sus bandas (se dijo que entre 8 y 10 grados), como consecuencia del corrimiento del agua depositada en sus sentinas que sus bombas habían sido incapaces de achicar. Mientras que en una banda metía más de un metro en el agua con respecto a su línea de flotación, por la contraria éste se encontraba fuera, estando la obra viva aflorada, cubierta de una espesa vegetación propia de un casco sucio y descuidado que lógicamente tenía que repercutir en una merma de su velocidad. El fuerte viento, la forzada posición

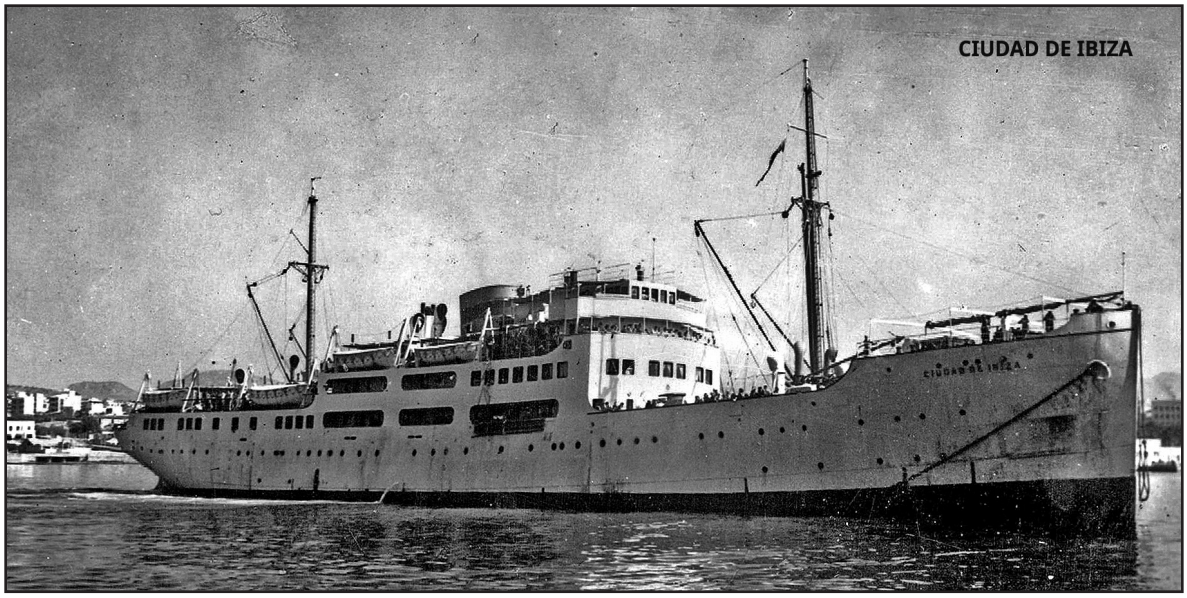


que presentaba el buque que dificultaba su maniobra y la falta de potencia en su máquina, a lo que habría que añadir la falta de un potente remolcador de servicio en el puerto, fue motivo de que estuviera a punto de colisionar con las grúas del muelle y contra el carguero ***Mireia Masiques***, que se encontraba atracando.

Alertadas por lo que estaba sucediendo, numerosas personas, entre las que se encontraba el propio Alcalde de la población, don José María Escudero, acudieron a presenciar personalmente lo que parecía realmente increíble. Así las cosas, el práctico no tuvo otra opción que virar en redondo y dirigirse nuevamente a la *Plana de Calafiguera* para volver a repetir la operación desde el principio. Allí se encontraban diversos yates fondeados, algunos de ellos sin tripulación en esos momentos, que tuvieron que ser remolcados para que el barco pudiera realizar la virada sin llevarse a nadie por delante. Todo ello se realizaba con las debidas precauciones debido a la precaria situación del buque. Al fin lograba culminar las operaciones de atraque y podían desembarcar los pasajeros cuando las manecillas del reloj indicaban ser, ya, las cuatro de la tarde.

Por su parte el ***Villa de Madrid***, una vez reparado, había zarpado de Barcelona con posterioridad al ***Dómine***, rebasándolo en alta mar debido a la poca velocidad del sustituto pero al entrar en puerto el práctico tuvo que dejarle fondeado en la *Plana de Calafiguera* debido a la falta de línea de atraque capaz para ambos puesto que cuando llegara el ***Dómine*** tendría que desembarcar al pasaje y descargar las mercancías transportadas. Amarrado, este último iría poco a poco recobrando su posición normal al adrizarse a medida que se corregían los depósitos de lastre por parte de su tripulación. Una vez realizadas todas estas operaciones, el remolcador de la Estación Naval le ayudaba a desatracar y lo acompañaba hasta la *Plana d'Es Castell* donde el práctico indicaría al capitán que podía dejar caer sus anclas para quedar fondeado. Tras embarcar en su bote, el práctico se dirigió seguidamente hasta donde había dejado al ***Villa de Madrid*** y, tras levar las anclas, navegaba hasta el muelle comercial donde era amarrado y comenzaba a cargar vehículos a toda prisa para poder zarpar a la una de la madrugada, cuatro horas más tarde de la fijada.

Aquella resultó toda una aventura que hizo enfadar a los pasajeros en primer lugar y a la opinión pública en general. Tal fue así que lo ocurrido motivó una reunión de urgencia de la Junta de


CIUDAD DE IBIZA

gobierno del Fomento del Turismo de Menorca, que calificaría la situación creada de "insostenible, puesto que el servicio ofrecido por la Trasmediterránea estaba coartando todos los esfuerzos de promoción turística de la Isla por parte de la entidad".

La compañía, por su parte, ofrecía a los medios de prensa una nota informativa en la cual achacaría la situación creada "*al mal tiempo, a la avería fortuita del* ***Villa de Madrid*** *y a la carencia del puerto de Maó de un remolcador potente dispuesto a actuar en estas situaciones*".

Lamentaba lo sucedido, manifestando al mismo tiempo que, a pesar de no estar de hecho obligados a ello, se habían cursado las pertinentes instrucciones al capitán del ***Ciudad de Ibiza*** para que facilitara al pasaje todo lo necesario, incluida la comida y alojamiento o enlace con otros servicios a quienes precisaran de ello a su llegada a Barcelona.

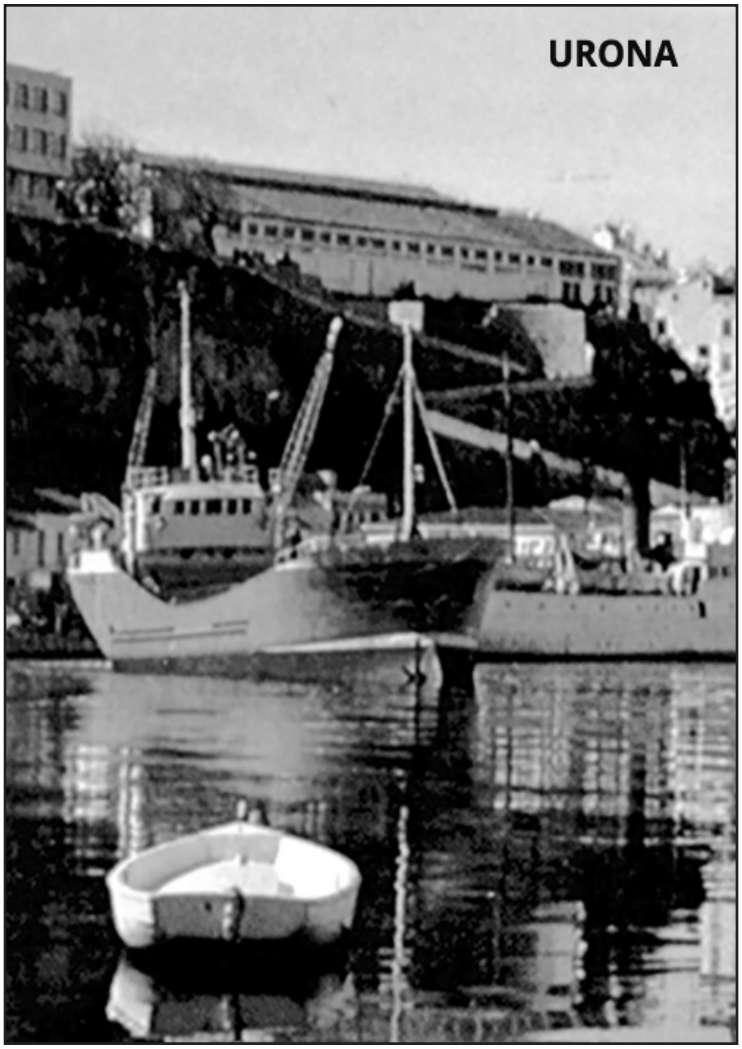
> 1.66 *URONA*

Los hechos se iniciaban cuando transcurrían las nueve de la noche del día 31 de agosto de 1976, en que se lanzaba al éter un desesperado mensaje de socorro por la todavía incipiente VHF, procedente del carguero de Náutica Menorquina ***Urona***, un moderno buque que realizaba la línea de cabotaje Barcelona-Maó y viceversa. Su patrón estaba intentando comunicar por el canal 16 con la estación de Palma Radio (aún no existía la costera de esta isla, Menorca Radio), o cualquier otro buque o estación que pudiera recibirle. Palma no le oía y daba la casualidad de que el autor de esta misma obra, tenía en pruebas un radioteléfono perteneciente a una lancha deportiva de recreo, ***Tona***, el cual había reparado y mantenía encendido en su domicilio para comprobar que la reparación del mismo había sido satisfactoria. Resultaba, pues, que el barco intentaba comunicar que se había quedado sin máquina por tener una avería en la misma y que se había visto obligado a fondear a escasos metros de la costa para evitar la más que segura varada, con el consiguiente peligro que representaba para la seguridad, tanto del buque como la tripulación, si el tiempo refrescaba y crecía aún más la mar existente en aquellos momentos. El buque se encontraba a unos seiscientos metros de las rocas del *Cap de Favàritx*, en su fachada norte. Tras dar por recibido el mensaje,

URONA (CENTRO), PLAYA ROQUETA Y VILLA DE MADRID

minutos después Palma Radio conseguía recibir igualmente la llamada de socorro. El patrón del buque rogaba se avisara al armador para darle cuenta de la arriesgada situación en que se encontraba. Tras llamar inmediatamente por teléfono a uno de los propietarios, Sr. Pons Martí, éste, con toda lógica, se alarmó dadas las circunstancias. Y más, cuando la estación costera Palma Radio, que ya había conectado igualmente con el buque, le confirmaba la situación del mismo, situación que extendería a la Comandancia de Marina de Menorca. Enterado de lo que estaba sucediendo, el práctico del puerto por aquel entonces, don Salvador Florit, intentaba ponerse en comunicación con el buque a través de un *walkie-talkie*, con resultado negativo, por la distancia y por falta de alcance del equipo. Por su parte, la Comandancia de Marina disponía la salida inmediata del bou ***Rosa Santa*** el cual navegaría hasta Favàritx para tomarle a remolque y conducirlo de nuevo a este puerto. No transcurrían apenas unos 20-25 minutos, cuando otro de los socios de la naviera conectaba conmigo solicitándome ayuda para montar un equipo de VHF con el cual poder comunicarse con el patrón del buque. En concreto se trataba de, tras procurarse el armador de un radioteléfono de VHF procedente de un yate de recreo, se debería preparar un cable de antena con dos conectores PL-259 en sus extremos y una antena para completar su funcionamiento. Habiendo contestado afirmativamente, la primera intención sería que nos embarcásemos a bordo del pesquero, pero la premura dada por la Comandancia de Marina debido a la complicada situación del buque, hizo que la embarcación zarpara sin más demora, quedándonos nosotros en tierra.

El pesquero únicamente equipaba la clásica estación de Onda Media, pues el VHF era, como se ha dicho anteriormente, un sistema de comunicaciones relativamente moderno. La decisión inmediata sería trasladarnos en coche hasta las inmediaciones del faro y allí montar la instalación para poder comunicar con el patrón, informarle de que el bou había salido ya a auxiliarle y conocer la situación exacta del buque. Tras recoger el material se tomaba el camino hacia el faro y, a la llegada, pronto pudimos distinguir perfectamente las luces del carguero que, efectivamente, se encontraba muy próximo a tierra y fondeado al ancla. Hacía un poco de viento y el mar se encontraba en nivel de marejada aunque, a tenor de lo difundido por los partes meteorológicos, no parecía que aquella situación pudiera empeorar en las próximas horas. Seguidamente y, tras ser colocada la antena entre las rocas y alimentado el equipo de VHF desde los terminales de la batería del propio vehículo, en pocos momentos se establecía una comunicación clara y limpia entre armador y patrón del barco, al que se le comunicaba que el ***Rosa Santa*** se encontraba ya navegando dispuesto a auxiliarles. Al parecer todo se debía a haberse producido una avería en la máquina, la que se había parado, y se encontraba sin posibilidad de solución por parte del personal especializado de a bordo. Conocidas todas las circunstancias se decidía volver a Maó donde yo ya me retiraría y el armador, junto al representante de la otra parte de la sociedad armadora, que había venido con nosotros, (Industrial Quesera Menorquina), volverían a *Favàritx* a la espera de la llegada



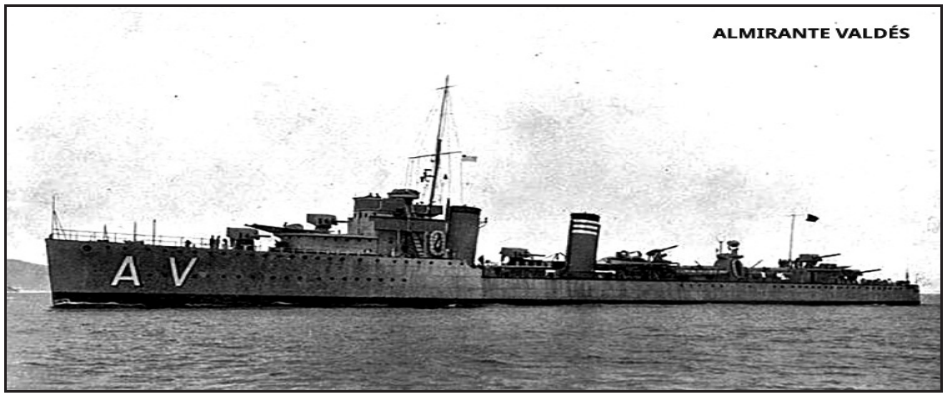
del pesquero tras hacerse con una provisión de bocadillos y bebidas. En el camino de regreso nos encontramos con una patrulla de la Guardia Civil que nos preguntó qué hacíamos allí a esas horas (debían ser, ya, las once o doce de la noche), comunicándoles la situación del buque, que ellos se brindaron a vigilar desde tierra. Lo demás ya es conocido: muy pronto llegaba el bou al punto en que se encontraba fondeado el barco y tras largarle un cable de acero procedía a remolcarlo hasta el puerto de Maó, a donde llegaba sobre las 07:30 horas de la mañana. Cabe significar que la primera parte de la operación de remolque se había realizado con el auxilio de un cable largo, para pasar a amadrinarse ambas embarcaciones en el momento de ganar el puerto para facilitar las operaciones de control y atraque. Subido el práctico a bordo, se continuó lentamente hasta amarrar en su apostadero habitual. La avería sufrida fue realmente muy seria y el barco tuvo que permanecer una larguísima temporada inmovilizado en el puerto de Maó, hasta conseguir localizar un motor similar al suyo en uno de los puertos de la costa norte de la Península, el cual sería adquirido a sus propietarios para poder extraerle las piezas necesarias y proceder a la reparación del perteneciente al ***Urona***. Al cabo de varios meses y tras superar las obligadas pruebas de máquina, el buque volvía a hacerse cargo de su línea de cabotaje.

Hay que decir que, por aquellos años, no existía remolcador con base en Mahón para maniobras en puerto o acudir al rescate de alguna embarcación en apuros si se diera el caso. Generalmente era el pesquero ***Rosa Santa*** el que llevaba a cabo todos los rescates hasta la llegada del primer remolcador al servicio de este puerto. Tampoco era muy normal el VHF. Se estaban instalando los primeros equipos en embarcaciones profesionales y algunas deportivas (lo que por aquel entonces se consideraba un lujo) y, tampoco existían los teléfonos móviles. Menorca Radio no llegó hasta muchos años más tarde. Su inicio tuvo lugar con la instalación en los meses punta del verano, en que al navegar el Rey por estas aguas, se montaba en la estación de *Biniancolla* de la Compañía Telefónica una estación provisional, con horario determinado y como refuerzo de Palma Radio. Con el tiempo, Telefónica instalaría la estación fija definitiva en Monte Toro, que sería operada desde Valencia. Actualmente la instalación continúa funcionando de la mano de otra operadora, formando parte de la red de radiocomunicaciones marítimas del país.

> 1.67 *LISA O*

A las cuatro de la tarde del 1 de octubre de 1981 entraba en el puerto de Maó el destructor de la Armada española ***Almirante Valdés***. El navío había llevado a cabo la misión de hundir a cañonazos al buque carguero de bandera chipriota llamado ***Lisa O***, lo que tenía lugar a unas 30 millas aproximadamente, al E de la isla de Menorca. Las circunstancias que habían conducido al triste final del buque fueron las siguientes: el carguero se encontraba navegando con destino a un puerto francés, tras haber tomado en el de Barcelona un cargo de material, al parecer, altamente inflamable. Al cabo de varias horas de navegación un violentísimo incendio se declaraba en sus bodegas haciendo la situación insostenible. A la vista de ello, tras lanzar un mensaje de socorro solicitando ayuda su capitán había ordenado el inmediato abandono del buque, embarcándose toda la tripulación a bordo de los botes de salvamento que serían rescatados poco tiempo después por el mercante italiano ***Itálica***.

El buque incendiado había sido abandonado mientras continuaba manteniéndose a flote, lo que constituía un serio peligro para la navegación marítima en la zona, situación que obligaría al capitán italiano a pasar un mensaje informando de la situación a la costera a la vez que comunicaba el feliz rescate de los náufragos. La situación sería retransmitida mediante un Aviso a los Navegantes via radio, una vez declarado el fuego a bordo, para anunciar el peligro que suponía la presencia del



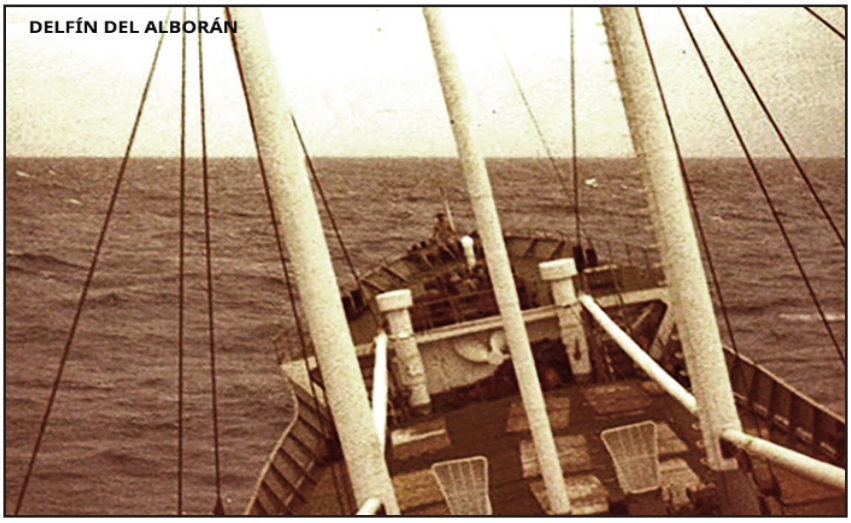
mismo entre los buques que estuvieran en navegación por la zona. La situación fue comunicada igualmente a la Capitanía General Marítima del Mediterráneo, con sede en Cartagena, de quien dependía igualmente la navegación civil. El mando naval ordenó la salida inmediata del ***Almirante Valdés*** con el fin de eliminar dicho peligro y, tras localizar al barco "fantasma" lo hundía a cañonazos sobre un fondo de 2.000 metros. Finalizada su misión el destructor ponía rumbo al puerto de Maó donde hacía entrada a las cuatro y media de esa misma tarde amarrando en los muelles de la Estación Naval. Tras repostar combustible, se hacía nuevamente a la mar entrada ya la noche, con rumbo a su puerto de apostadero.

> 1.68 *DELFÍN DEL ALBORÁN*

Tras veintisiete horas de lucha contra un fortísimo ventarrón de NW (*mestral*), el ***Delfín del Alborán***, un carguero perteneciente a la Naviera Galaica, entraba en el puerto de Maó el día 30 de noviembre de 1981. La entrada la realizaría gracias al remolque facilitado por el pesquero ***Puerto de Llansá***, yendo amadrinado por el también pesquero ***Rosa Santa***. Era este buque un viejo carguero con casco pintado de color gris de la matrícula de Palma de Mallorca, con una dotación de 12 personas a bordo entre las que se encontraban dos mujeres y que, por categoría profesional estaban divididos en 5 oficiales y 7 marineros. Había salido del puerto de Castellón el sábado 28 de noviembre a las nueve de la mañana llevando a bordo una carga de 1.300 toneladas de poliuretano. Las complicaciones a bordo aparecieron en ruta hacia Túnez, cuando el día 29 un fortísimo golpe de mar le ocasionó un corrimiento de la carga, yendo a parar parte de ella al mar. El buque tomaba a partir de ese momento una escora de 60° comenzando entonces su arriesgada y lenta peregrinación hacia el puerto de Maó.

DELFÍN DEL ALBORÁN

La navegación había transcurrido en condiciones normales hasta encontrarse a unas 70 millas náuticas de Menorca en que un temporal, anunciado con antelación, se había asentado por lo que el barco se vería obligado a navegar en medio de una mar gruesa. Como quiera que uno de los puntales de carga de proa se movía peligrosamente en su asiento, acudieron un oficial y un marinero a trincarlo para mayor seguridad. Y entonces fue cuando comenzó todo. Un fuerte golpe de mar hizo escorar con demasía al carguero, momento en el cual la carga corría hacia la banda hacia la cual estaba escorado. Pudieron perder ahí la vida los dos hombres si el marinero no se hu-


DELFÍN DEL ALBORÁN

DELFÍN DEL ALBORÁN

biera dado cuenta de lo que se les avecinaba y hubiera dado un fuerte grito de alerta a su oficial, evitando con ello ser arrollados.

El barco quedó en esos momentos con una escora permanente de 60° por lo que su capitán, Guillermo Arcona, movilizó a toda su tripulación a fin de intentar reestibar nuevamente el cargamento a pesar de las peligrosas condiciones de navegación en que se encontraban. Los trabajos se prolongaron por espacio de más de seis horas, en que los que allí se encontraban no se aventuraban en pensar cuál podía ser su futuro de llegar otra ola como la que les había dejado en esas condiciones. Lentamente irían consiguiendo parte de su objetivo, tras lo cual dejaban al barco más adrizado, pero manteniendo aún una escora de 10°. En ese lapsus de tiempo cedía también otro de los puntales en su asiento y de un golpe seco a raíz de los bandazos que obligaba a dar el mar al barco, se quebraba por la mitad. Tuvo entonces la tripulación que deseárselas para sujetarlo y trincarlo nuevamente en evitación de males mayores.

DELFÍN DEL ALBORÁN

Se diría que el ***Delfín del Alborán*** pudo haberse refugiado en algún punto de la costa de Mallorca, que era la que les quedaba más cerca, pero existía el inconveniente de que el NW hubiera castigado duramente al carguero, arremetiendo contra él de costado durante todo el tiempo hasta lograr ganarla, ofreciéndole el flanco más vulnerable. Tal posibilidad le podría haber supuesto un nuevo corrimiento de la carga y, quizás, también la ausencia de la fortuna de haber podido salvar el escollo como la primera vez. A la vista de ello, el capitán optó por presentar la proa al temporal y navegar lentamente hacia el puerto de Maó.

Pero no se acababan con ello las dificultades. A primeras

horas de la mañana del día 30, a una milla y media de la bocana del puerto, con la tripulación completamente extenuada; con el temporal que si bien había disminuido en su intensidad seguía zarandeando a su voluntad al maltrecho buque puesto que se mantenía en fuerza 6 y estando además afectado de los 10° de escora, lo que dificultaba enormemente la maniobra del timón, se partió uno de los puntales de popa y poco después la transmisión del timón. El buque quedaba a partir de esos momentos sin gobierno. Inmediatamente acudían a inspeccionar la avería el oficial y los mecánicos de a bordo, pero no pudieron solucionar el problema con los medios de que disponían. El buque se encontraba a la deriva. El capitán Arcona decidió solicitar socorro por la radio, dando su posición que sería captada por la costera y por el práctico de Maó, Bartolomé Rigo. Este daría conocimiento inmediatamente al comandante de Marina, que por esas fechas era don Ricardo J. Ruiz de Copegui. Al no existir remolcador, el comandante dio las órdenes oportunas para que se hicieran a la mar los dos pesqueros mencionados con base en el puerto mientras que la situación era asimismo trasladada a la motonave de la Cía. Trasmediterránea ***Ciudad de Compostela***, en ruta hacia Barcelona desde las seis de esa mañana al haber suspendido viaje la jornada anterior a hora habitual de itinerario por causa de ese fortísimo temporal que se había desatado en la zona.

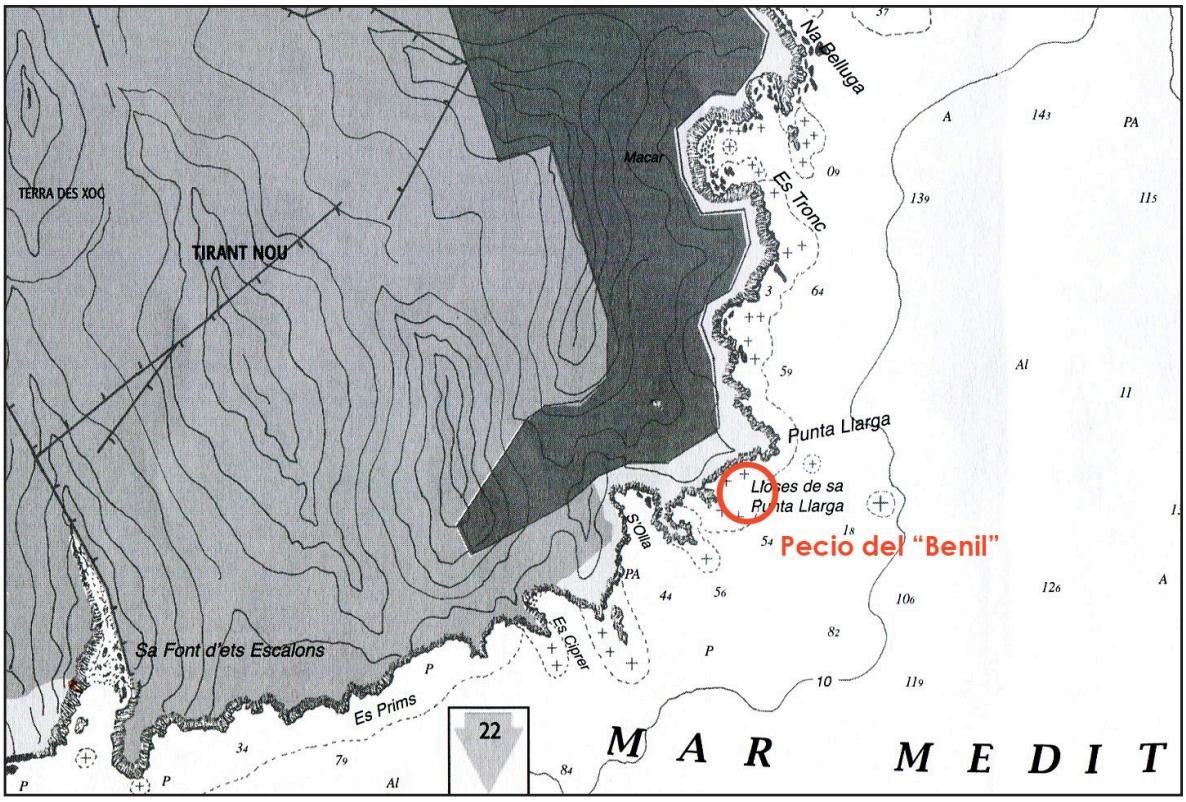
Serían las once de la mañana cuando los dos pesqueros, el correo de Trasmediterránea y la propia lancha del práctico, llegaban a la zona donde se encontraba ya el mercante en apuros. Inmediatamente subía a bordo el práctico y se hacía cargo de todas las operaciones de rescate, organizando el remolque. El tren de salvamento se situaba entre boyas sobre las doce del mediodía y seguidamente se conducía y amarraba el carguero siniestrado en los muelles del ***Cós Nou***, donde permanecería hasta que finalizaran las reparaciones de sus múltiples averías y se llevara a cabo una nueva reestiba de la carga para poder continuar unos días más tarde hacia su destino. Por su parte, el ***Ciudad de Compostela*** continuaba su viaje de itinerario hacia la Ciudad Condal.

El ***Delfín del Alborán*** montaba un motor principal Burmeister & Wain, tipo 635-VBF-62, de 6 cilindros, con una potencia efectiva de 1.680 CVE. Había sido botado con el nombre de ***El Salinero*** en los Astilleros de Palma, en 1961, para la naviera Costeros Levante S. A. de la misma isla. En pruebas, su motor había dado una velocidad de 14,7 nudos, con una media de consumo por singladura de 7,8 toneladas de gasóleo. Buque de casco de acero, reunía las siguientes características: Arqueo bruto: 992; Desplaz. max. carga: 2.359 tons. y Peso muerto de 1.600 toneladas; eslora 63,80 metros por 11 de manga y 6,20 de puntal, siendo un buque diseñado para el transporte de carga general. En su época de navegación, además de los nombres de ***El Salinero*** y ***Delfín del Alborán***, ostentó también el de ***Río Umia***.

Cabe insistir en que el día de los acaecimientos el viento era muy duro y, parece ser que, cuando el ***Port de LLansá*** le dio el cable a la proa para comenzar a tirar, el ***Rosa Santa*** dio un cable de arrastre en la popa para ayudar al gobierno del remolque. Parece ser que al primero, durante el esfuerzo para hacerse con el remolque, su motor, un Badouin de 400 caballos, padeció el resquebrajamiento de una de sus culatas. A pesar de ello consiguieron su objetivo y, también se diría que, al encontrarse al través de Es Castell, rebasado el Lazareto, el capitán del ***Delfin del Alborán*** logró que se arrancara la máquina del buque y solicitó que le soltaran el remolque. Lo convoyaron hasta el *Moll del Cós Nou* y al dia siguiente insistió en que sólo tenia problemas de gobierno; que la operación llevada a cabo el día anterior habia sido un *remolque* y no un *salvamento*. Al final tendría que solucionarse el problema por vía judicial.

> 1.69 *BENIL*

El 19 de diciembre de 1981 embarrancaba en extrañas circunstancias un carguero de 4.810 toneladas de desplazamiento en la costa *fornellera* de cala *Tirant*. Un fuerte viento del NW que en algunos momentos rolaba a N llegó a levantar olas de hasta 8 metros de altura que, por fortuna, no ocasionarían desgracias personales entre sus tripulantes gracias a la rápida intervención de un grupo de voluntarios en tierra, pero sí acabaron por impulsar contra las rocas al buque mercante de 4.810 toneladas que se encontraba refugiado en aquel punto muy cercano al puerto de Fornells. Más de dos décadas después continúan permaneciendo en la sombra las auténticas actividades de este barco, de su tripulación y su enigmático armador, sobre los cuales se han barajado las más inverosímiles y fantásticas especulaciones y que ya quedarán para siempre ocultas tras el denso manto del paso de la historia.



Era el ***Benil*** un viejo carguero de bandera panameña pintado de color gris y blanco, con una dotación de 16 tripulantes incluyendo a su capitán, que se dedicaba al tráfico de cabotaje. Nació como ***Agneta***, más adelante fue rebautizado como ***Dimitrios G*** y en el momento de su naufragio se había convertido en el ***Benil***. Su eslora era de 99 metros, su manga de 13 y había sido botado en 1958, aunque recientemente su nuevo propietario le había hecho sustituir la máquina por otra de más potencia. Un pescador de Fornells, acostumbrado a las imprevisiones de más un temporal de tramontana y que se había apercibido de la situación del mercante al estar fondeado desde hacía dos días frente al punto conocido como *Es Ciprer* (margen de levante de cala *Tirant*), comentó que muy poco podría hacer el buque en su situación si el viento

rolaba a N o a NE con la intensidad con la que estaba soplando en esos momentos.

Y pasó. Vaya si pasó. Los miembros de la Guardia Civil que se encontraban realizando sus labores de vigilancia en la zona aquella noche, observaron consternados que el barco había ido a parar sobre las mismas rocas. Inmediatamente dieron parte a su cuartel de operaciones que, a su vez, pasaría la información a la autoridad naval en la Isla. La Comandancia de Marina alertó de inmediato a las fuerzas de la Cruz Roja y puso en marcha todo el dispositivo necesario para llevar a cabo el salvamento de la tripulación, tras poner al frente del mismo al sargento contramaestre destinado como celador de Puerto y Pesca, en Fornells.

Cuando las fuerzas llegaron al punto del accidente, el buque ya se encontraba literalmente en seco, embarrancado en las rocas sobre las cuales lo habían lanzado las impresionantes olas

AÚN EN LA ACTUALIDAD PUEDEN OBSERVARSE SIGNOS EVIDENTES DEL NAUFRAGIO: BASE DE LA GRÚA EMPLEADA EN EL DESGUACE Y MÁQUINA DEL BUQUE

levantadas por el furioso temporal, por lo que se dispuso el rescate inmediato de los hombres que se encontraban a bordo. El sistema de salvamento improvisado fue afortunadamente coronado por el éxito. Y es que el aspecto que ofrecía en aquellos momentos la mar era colosal puesto que grandiosas olas rayando los 8 metros de envergadura se estrellaban sin compasión contra el costado de babor del buque y, saltando por encima, caían estrepitosamente por la parte opuesta, barriendo todo lo que encontraban a su paso. Resultaba verdaderamente escalofriante observar el vaivén del buque, del cual se podían escuchar perfectamente los terribles y lastimeros crujidos que se originaban desde lo más profundo de sus bodegas junto con el golpeteo que en su amura de estribor realizaba casi a golpe de diapasón el tramo de cadena que permanecía aún colgando desde su escobén, una vez quebrada en seco y de un tirón la frágil seguridad que hasta entonces

le había proporcionado el ancla. Tras el brutal impacto inicial, no le costó en demasía al agua penetrar en su interior inundándolo en parte a través de los orificios abiertos en el pantoque, mientras continuaba dando sucesivos golpes de costado contra las rocas empujado por aquellas colosales olas, y poniendo muy difícil un intento de salvamento. Toda la zona estaba invadida por las densas y frías nubes de espuma provocadas por el temporal al romper contra la costa y el barco, empapando a todo aquel que intentara acercarse. El viento tenía en esos momentos una intensidad de más de 80 km por hora.

A saber qué impresiones estarían barriendo la mente del capitán Ali Yigit, que así se llamaba el mismo, un marino formado en la armada turca y pasado a la marina civil, en esos momentos. Había tomado la decisión de aguantar allí confiando en que el viento bajaría su

intensidad y podrían continuar viaje. Pero no lo acertó y la fatalidad había llegado en la madrugada del día 19, en que tras rolar a NE había cogido de pleno y totalmente indefenso su barco, partiendo la cadena de la única ancla fondeada para dejarlo a partir de ese momento sin espacio para intentar forzar una maniobra a la desesperada: una hélice que cavitaba sobrepasando sus revoluciones al no encontrar agua por estar en lastre, una estacha colgando que quedaría rápidamente enganchada mortalmente en ella y unas olas colosales que manejaban el barco como si un pequeño juguete se tratara. El embarrancamiento fue inevitable. Por ello y tras organizarse rápidamente toda la operación de salvamento, pronto pudo comprobarse que nada se podía hacer para salvar el buque, de modo que lo que urgía realmente era rescatar a todo el personal que se encontraba a bordo. Afrontando valientemente las negativas y peligrosas condiciones meteorológicas existentes en ese momento, el personal que iba a intervenir se dispuso a actuar sin pérdida de tiempo. Se improvisó sobre la marcha un sistema de transporte entre el barco y tierra conocido como "andarivel" (aparejo formado por unos cabos y unas poleas) que tras hacerlo firme en el buque y en tierra, permite hacer correr por el mismo un recipiente, (en este caso concreto se utilizó un bidón vacío), con el cual bajaron uno a uno a todos los miembros de la tripulación. Una vez todos en tierra, fueron invitados a subir en la furgoneta perteneciente a la Guardia Civil con la que fueron trasladados hasta Fornells, donde serían alojados en la pensión La Palma y el hostal S'Algaret, donde serían atendidos tal y como como su caso requería. No era la primera vez que los fornellers atendían al personal procedente de un naufragio puesto que en esas costas han sido muchas las embarcaciones de todo tipo y porte que a lo largo de la historia han quedado allí para siempre. En los rostros de aquellos hombres podían observarse perfectamente las huellas del sufrimiento y la angustia padecidos en las últimas y dramáticas horas.

El capitán Yigit, que era de nacionalidad turca al igual que el resto de su tripulación, explicaba una vez salvados la historia de los hechos. El buque había salido del puerto siciliano Interese Termini rumbo a Barcelona, donde esperaba tomar carga. A la salida el temporal reinante era muy fuerte, por lo que tuvieron que refugiarse en la llamada Bahía de la Palma, en la isla de Cerdeña, desde donde intentaron por tres veces reanudar el viaje teniendo que desistir dada la virulencia del mismo. Finalmente pudieron salir y tras cuarenta horas de incómoda navegación les sorprendió un fuerte aumento del viento del NW que, en muy poco tiempo y como es característico, formaba unas imponentes olas que hacían dar enormes bandazos al buque

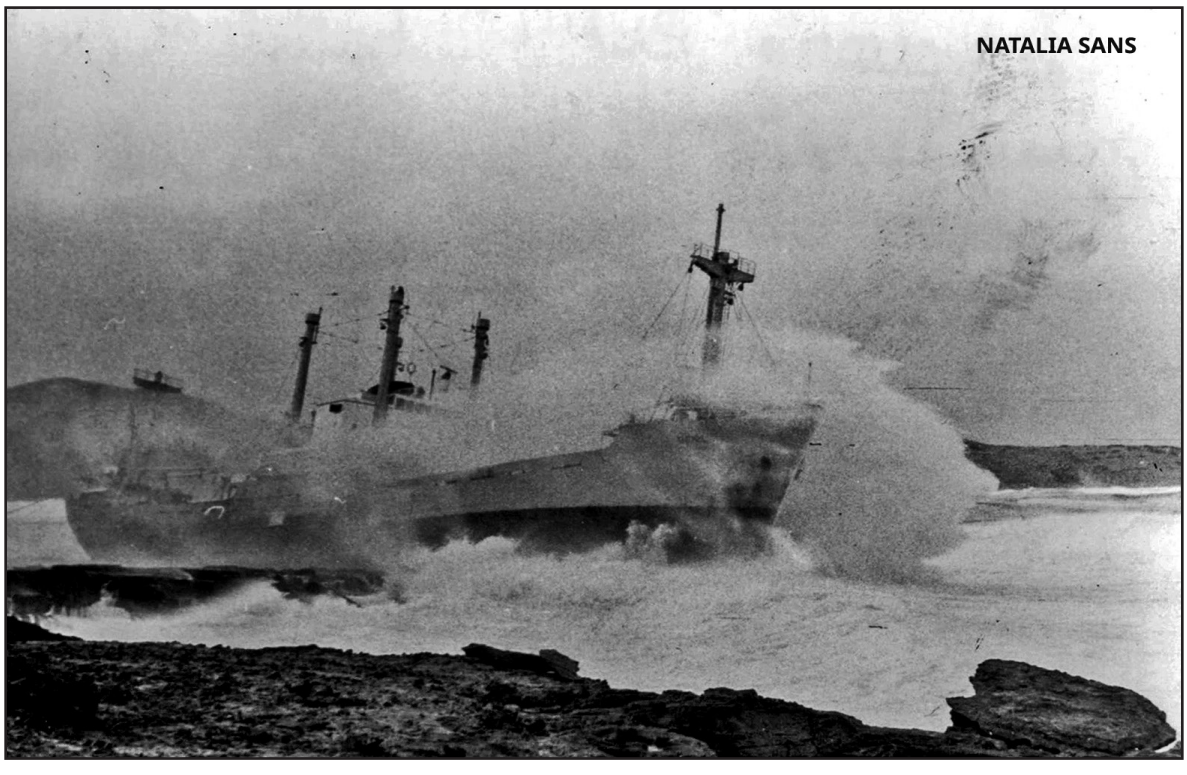
el cual, al encontrarse en lastre (de vacío), se hacía difícil gobernar. Por la carta náutica Yigit comprobó que la costa que les quedaba más cercana para obtener abrigo era la de Menorca y más concretamente su fachada norte, hacia la que pondría rumbo logrando alcanzarla en poco tiempo aunque ya con la anochecida. Como la situación empeoraba, consultó nuevamente la carta escogiendo la costa de cala *Tirant* que, con respecto al NW, tenía el resguardo que podría ofrecerle el farallón del *Cap de Cavalleria*. En lastre como iba, muy bien podría haber accedido al puerto de Fornells para situarse en las inmediaciones de la *Illa Sargantana*. No tenía problemas de calado ni de eslora y no sería la primera vez que un buque buscaba refugio en la bahía y se desconoce si llegó a realizar alguna gestión vía radio en el último momento para hacerlo.

Y allí quedaron, fondeando con una sola ancla y dejando que el buque se situara proa

al viento. Y ahí, también, comenzaba su gran error porque el viento rolaba a las pocas horas y debido a los impresionantes tirones que el carguero comenzaba a dar al ancla, hizo que la cadena se partiera súbitamente, quedando a partir de esos momentos totalmente a la deriva y a merced de aquellas impresionantes olas. El viento empujaba la enorme vela que le ofrecía el buque contra las amenazantes lajas y rocas de la cercana costa, por lo que a la desesperada pulsó el telégrafo para que en la sala de máquinas arrancaran el motor principal, intentando hacerse a la mar a toda máquina y con ello salvarse de la difícil situación que en aquellos momentos se encontraban, tanto el barco como su tripulación. La decisión era peligrosa y harto comprometida, pero el capitán Yigit no tenía otra donde escoger. Al parecer lucharon durante más de una hora pero el viento y la brava mar les impidieron coronar la maniobra puesto que al

ir el buque de vacío la hélice no trabajaba correctamente y poco a poco, angustiosamente, la distancia que les separaba de las rocas se fue acortando más y más hasta que un sordo fragor bajo el casco le hizo comprender que su barco se encontraba irremisiblemente perdido. También reconocería el hombre que durante bastantes minutos temieron por sus vidas puesto que en medio del imponente temporal era muy fácil un golpe, una caída, o un hombre al agua aunque, sin embargo, dentro de la tragedia que representó el accidente no se tuvieron que lamentar desgracias personales. Además, muy poco tiempo después aparecieron providencialmente las fuerzas de salvamento que, tras percatarse de lo ocurrido, acudían rápidamente a prestarles auxilio.

Pero los problemas de Yigit y sus hombres no terminaban ahí, si no que realmente acaba-

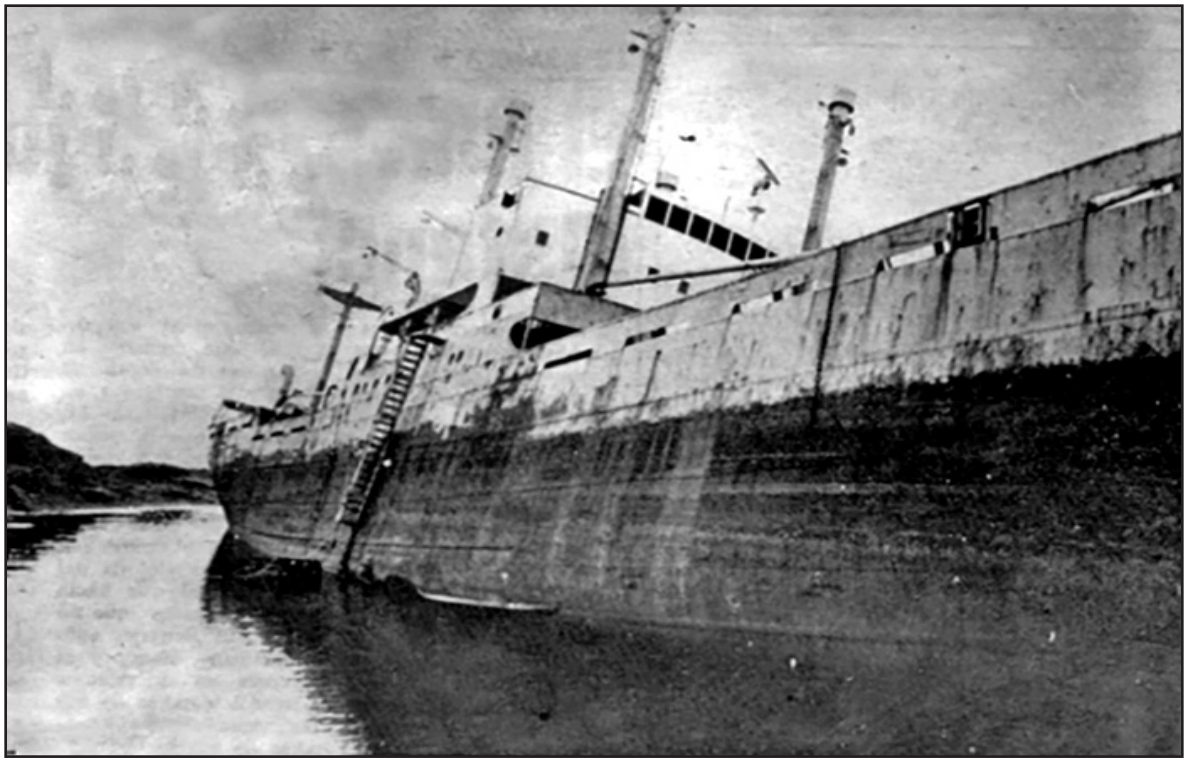


ban de comenzar, porque a partir de entonces pasaron los días y las semanas y ni el armador ni las autoridades turcas parecían querer saber nada de ellos, que seguían hospedados en Fornells y sin dinero. El capitán era el único que sabía hablar inglés. Por su parte, la armadora había solicitado por télex al consignatario menorquín don Mateo Meliá si quería hacerse cargo de los trámites del barco y su tripulación. Éste les remitió un presupuesto solicitándoles al propio tiempo una provisión de fondos para hacerse cargo de la misma. El armador del barco era un célebre personaje llamado Bekir Celenç, que viajó hasta Menorca acompañado de quien dijo era un hijo suyo, Sahip, y un hombre de confianza de su ampresa el 26 de diciembre de 1981, alojándose en el hotel Port Mahón, aunque poco después se instalaría definitivamente en el hotel Capri. Durante los días que permaneció en Menorca se entrevistó con el capitán del buque y con el que sería su consignatario, Meliá. Según parece tan sólo acudió a Fornells para ver cómo había quedado el buque evitando en todo momento el posible contacto con el resto de la tripulación. Meliá:

"El hombre se me presentó con un abrigo y sombrero negros, calado hasta los ojos. Era un hombre de complexión gruesa y aspecto muy serio, como si fuera un personaje de película de serie negra. Traía consigo un voluminoso maletín que se encontraba lleno de libras esterlinas del cual sacó un fajo y me entregó el importe de la valoración que le había presentado. En principio había encontrado el precio elevado pero yo le dije que lo tomaba o lo dejaba. Quería estar seguro. Tanto es así que, cuando se marchó, le dije a mi vecino José Jordá que comprobara si aquellos billetes eran de curso legal, porque aquello no era nada normal".

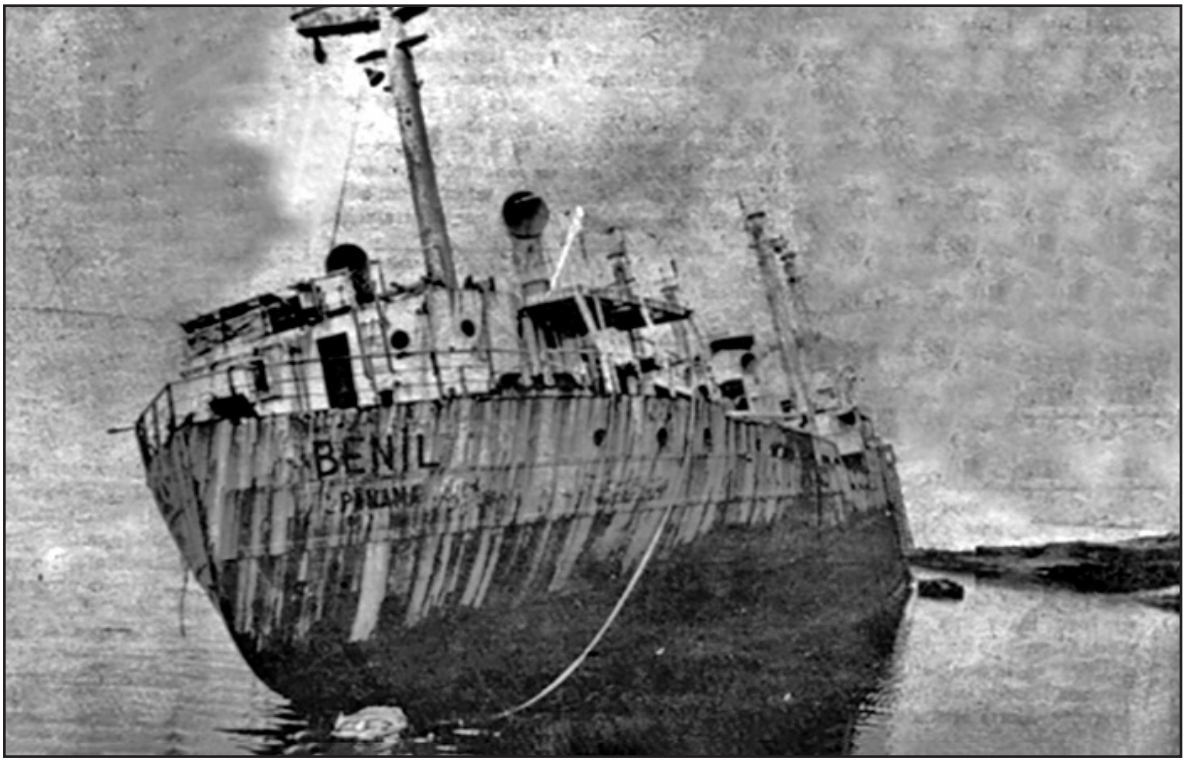
Una vez entregada la suma Celenç solicitó poder utilizar el teletipo de la agencia para enviar un mensaje y tras llevarlo a cabo se despidieron. Por la noche los hijos de Meliá coincidieron con el hijo de Celenç, al que habían visto en la agencia, en una discoteca mahonesa.

Meliá se puso en contacto con el capitán, la tripulación y los propietarios de las residencias que tenían alojados a los náufragos notificándoles haberse hecho cargo de la representación de la armadora y que liquidaría los gastos habidos que estuvieran contemplados en el acuerdo. Sin embargo los tripulantes contestaron que no se querían marchar de la Isla hasta que no cobraran el total de los salarios pendientes. Tampoco existía afinidad entre el lugar al cual decían los marineros que tenían que viajar en su repatriación con el que abonaba el armador. Meliá:



"El contramaestre, que era una persona bastante simpática, me decía que tenía que ir a Rumanía, mientras el armador lo mandaba a Bonn. El hombre estaba desesperado y en un momento dado se quitó una boina que llevaba y se la puso en la mano diciendo que pediría limosna. Como la diferencia era poco cuantiosa decidí hacerme cargo de ella y completarle el importe del pasaje".

El Consell Insular de Menorca anunciaba el 16 de enero de 1982 que se tomarían medidas al respecto con el fin de poder repatriar a la tripulación. De los catorce hombres, uno, el segundo oficial de Puente, llamado Tashin Tanriverdi, se había declarado en huelga de hambre, habiendo sido internado en el Hospital Municipal de Maó para ser sometido a vigilancia médica. Otros dos habían abandonado la Isla por su cuenta y por vía aérea, mientras que un cuarto, el contramaestre, se había trasladado también hasta Maó para ver al consignatario y poco después, también

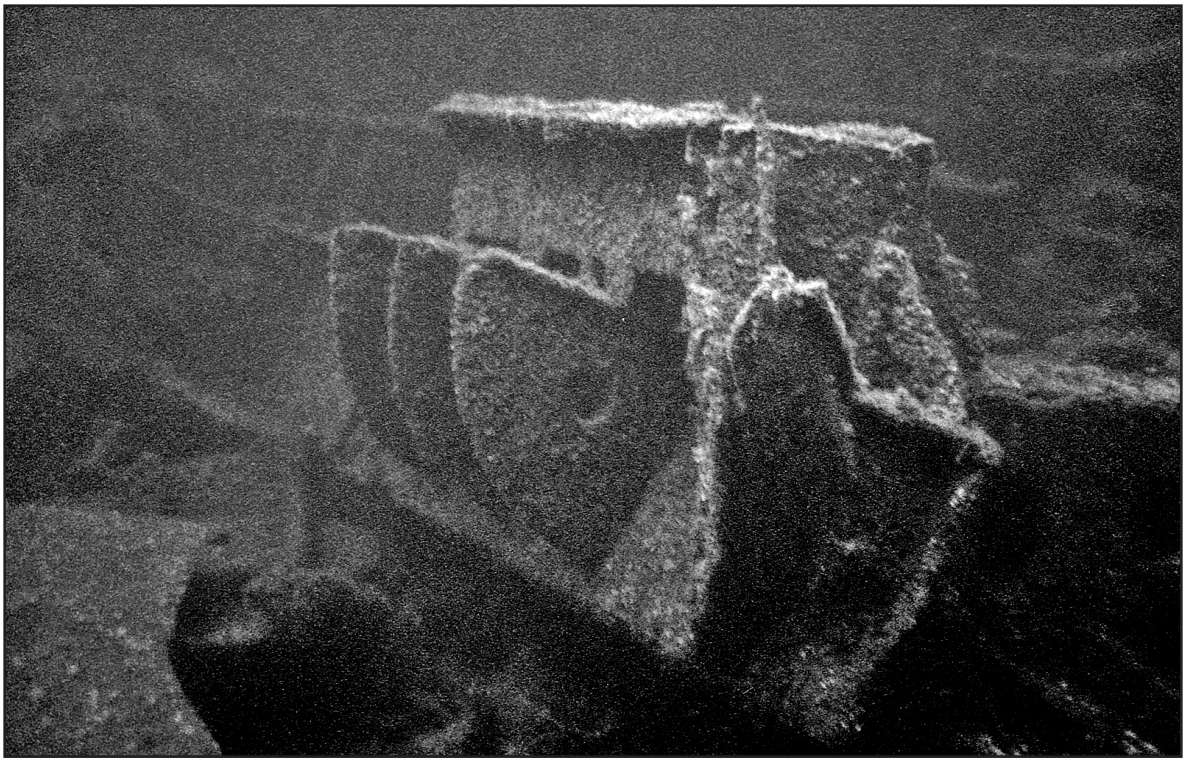


marcharía. El resto continuaba permaneciendo en Fornells subsistiendo gracias a la caritativa ayuda de sus habitantes y a la gentileza de los propietarios de los dos hostales, lo que les permitía gozar de cama y alimentos. El silencio demostrado por quienes deberían hacerse cargo de ellos era lo que más llamaba la atención. La última gestión del capitán fue realizada con la embajada turca en Madrid, vía teléfono, y no había tenido respuesta concreta.

El armador parecía haber estado más interesado en resolver la situación financiera creada por la pérdida del buque que en la solución del problema de su tripulación, cuyos miembros por esas fechas, no habían podido aún contactar siquiera con sus respectivas familias, lo cual hacía suponer que habría creado más de una angustiosa situación en las mismas. La huelga del tripulante duró cuatro días, tras los cuales y siguiendo los consejos de los médicos y del propio

capitán, volvió a ingerir alimentos. Poco después sería dado de alta. La embajada notificó a Yigit que intentaría desplazar hasta Menorca un funcionario para solucionar el retorno a su país.

Con el paso de los días una nueva preocupación comenzaba a hacer mella entre las autoridades marítimas y locales y era la referida a la situación del buque, especialmente por el combustible que llevaba almacenado en sus tanques y que de sobrevenir alguna desgracia podía terminar en una fatídica y nada deseada marea negra. Llevaba a bordo 33 toneladas de gasóleo y otras 2 toneladas de aceite. Se comenzó a estudiar el sistema para evacuar tan peligroso elemento contaminante. El día 20 de enero, un equipo de especialistas de la Estación Naval accedía a bordo del buque para estudiar in situ el problema del bombeo y transvase del combustible. Para ello se utilizó maquinaria pesada para construir una calzada que permitiera llegar

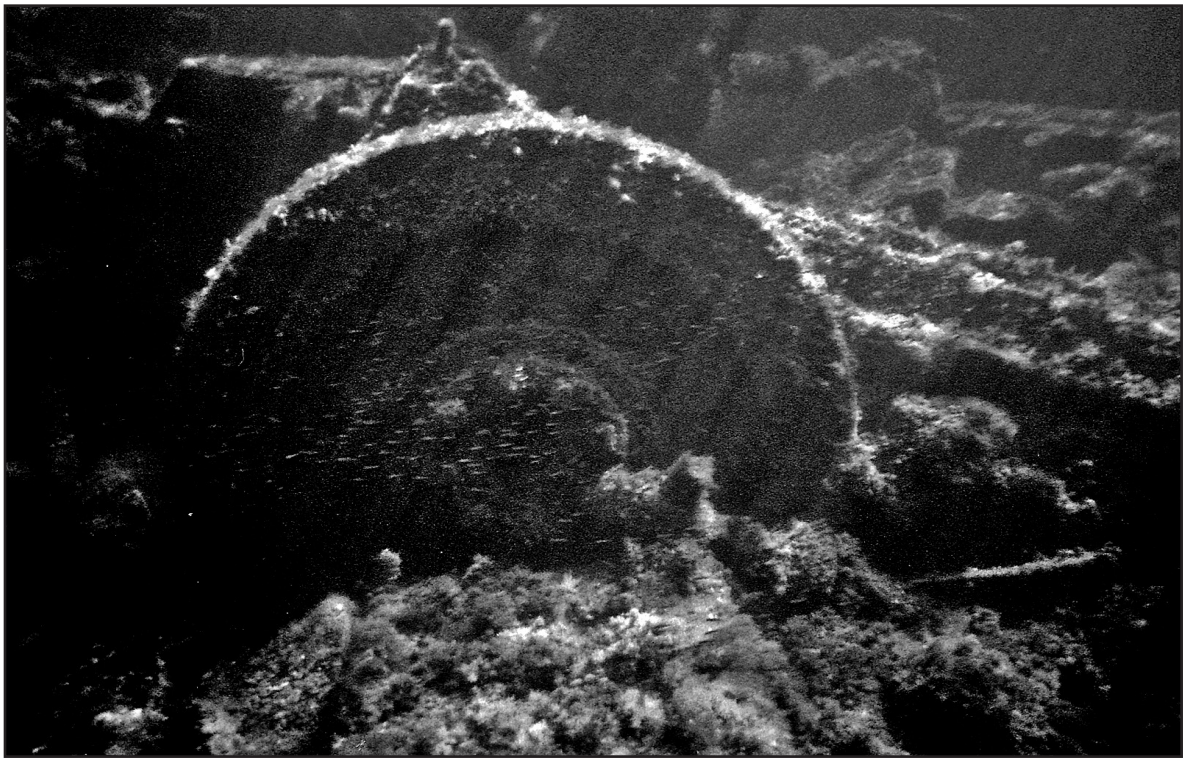


a los vehículos y equipos hasta el punto en que se encontraba el barco (entre *Sa Punta Llarga* y *S'Olleta*), puesto que por aquel entonces la zona era aún completamente virgen. Se intentó posteriormente una primera operación destinada a extraer el agua que al parecer había invadido los depósitos de resultas del temporal. Finalmente, dos suboficiales, seis marineros y un operario de la Maestranza, al mando del teniente coronel de Máquinas don Agustín Fernández, lograban poner en funcionamiento un sistema que iba a permitir evacuar ambos productos.

El líquido que contenía el buque siniestrado fue transvasado a varios camiones de CAMPSA (actual CLH). 200 metros de manguera y unas potentes bombas accionadas mediante un grupo electrógeno facilitado por el Ejército de Tierra, transvasaban 10.500 litros de gasóleo el primer día, 5.000 litros el segundo, y así hasta conseguir recuperarlo completamente.

Oscar Marítime, con sede en Londres, era el consignatario en Europa del buque del cual habría que matizar también que, además de que la tripulación era turca, el barco tenía pabellón panameño, su seguro estaba suscrito con una firma italiana y que el accidente había tenido lugar en la costa de España. Toda una tesitura en el cual tendría que moverse el abogado, Pedro Monjo Cerdá, que sería quien, a la postre, intentaría resolver el galimatías para poder ayudar a aquella gente. Otro miembro de la tripulación, el marinero Nasuh Gakir, sufrió una crisis nerviosa a causa de lo cual tuvo también que ser internado en el centro sanitario de Maó. Vista la situación, sus compañeros habían decidido encargar al abogado que presentara en su nombre una demanda por el importe que se les adeudaba entre salarios, indemnizaciones y gastos de estancia, para lo cual se exigiría como fianza el embargo preventivo del buque que se hallaba embarrancado, fijando para ello un plazo que finalizaba el próximo día 4 de febrero. El deseo de la tripulación había llegado hasta el bufete del abogado de la mano de una periodista turca exiliada que era amiga de otro de los tripulantes llamado Cemal Erim aunque, parece ser, también los propios fornellers se lo recomendaron. El abogado nunca llegó a hablar y menos entrevistarse personalmente con Celenç, aunque desde su despacho el capitán Yigit intentó hablar con el armador el cual, según se dijo, no se quería poner al aparato, desviándole seguidamente a su abogado en Londres. Parece ser que en el transcurso de las conversaciones mantenidas entre el capitán y fuentes del armador, éstas intentaron convencer nuevamente al capitán -algo que ya había intentado reiteradamente Celenç durante su estancia en Menorca- de que accediera a percibir una suculenta gratificación para que marchara a Inglaterra y que se olvidara de su tripulación. Se dijo también que la tripulación no acababa de fiarse de las gestiones de su capitán, calificándolas más bien como "maniobras".

Por su lado, el diario "Última Hora" publicaba la existencia de un escrito (atribuído al propio Celenç) en el cual manifestaba:



"Sentimos muy profundamente este accidente inesperado, pero saber que la tripulación ha resultado ilesa y con buena salud es nuestra felicidad. Ahora estamos gestionando su repatriación a través de la Agencia. Debido a algunos problemas financieros que existen en este momento no podemos pagar los salarios inmediatamente, pero estamos seguros de que todos los salarios incluyendo diciembre serán pagados por nuestros representantes en Estambul, Astic Aret, tan pronto como sea posible. Con nuestros mejores deseos".

Monjo llevó a cabo una reclamación no sólo por los daños producidos sino también en función de los salarios que aquellos hombres habían dejado de percibir. La cuantificación de lo que se les debía ascendía a unos 37.000 dólares (algo más de cuatro millones de pesetas). Se

hizo embargar el buque en principio por esa cantidad de acuerdo con el Tratado de Bruselas, para seguidamente plantear la demanda ante la Magistratura de Trabajo. Sin embargo, los únicos daños que se podían cubrir eran los producidos tras la fecha del siniestro. Oscar Maritime anunciaba que iba a abonar los gastos de estancia y manutención de la tripulación hasta el día 27 de enero, fecha en la que se contaba serían repatriados.

Las autoridades locales confeccionaron a su vez un presupuesto económico para calcular el costo de la repatriación que una vez finalizado debería de remitirse a la Consignataria. Parecía que la fecha de marcha de los doce hombres que restaban en la Isla sería el 20 de enero, puesto que el capitán iba a quedarse algunos más para terminar de tramitar los expedientes. Yigit quería marcharse con los demás y así se lo hizo saber a Meliá, echándose a llorar en su despacho, pero no se podía hacer nada al respecto. También la Embajada parecía dispuesta a remitir el importe a que ascendía el presupuesto de los billetes (600.000 pesetas), si bien y de acuerdo con la legislación turca vigente, los tripulantes deberían devolver al estado hasta el último céntimo recibido para la repatriación. Posteriormente se dijo que Celenç se encontraba hospitalizado aquejado de una dolencia cardíaca y que las gestiones las estaba llevando a cabo su secretaria. Ésta anunció al capitán que muy posiblemente se vendería el buque y con el importe obtenido se cubrirían los gastos adeudados, algo que ellos y lógicamente a esas alturas no acababan de creerse. La antigüedad de la tripulación en la empresa era muy corta, oscilando tan sólo entre cuatro y siete meses. El propio capitán Yigit se había hecho cargo del buque el 27 de septiembre último y únicamente había cobrado su sueldo un par de meses. Era el único que tenía su contrato mediante documento escrito, ya que el resto de la tripulación estaba unida con la naviera únicamente mediante contrato verbal, un sistema al parecer completamente normal en Turquía.

También llegó a intervenir el Gobierno Civil de Baleares, poniendo en conocimiento del Ministerio de Asuntos Exteriores la atípica situación de la tripulación turca. Por fin, el día 21 de enero abandonaban la isla por vía aérea los tripulantes del ***Benil*** hacia Madrid, desde donde serían repatriados hacia Turquía, tras 32 días de permanencia en Menorca. Quedaban el capitán y su segundo, quienes antes de marchar, agradecerían a los vecinos de Fornells y a los dueños de La Palma y S'Algaret las atenciones recibidas en todo momento tras su desgraciado naufragio.

A finales de 1982 se recibía un cheque de la compañía armadora en el bufete del abogado señor Monjo, que había llevado a cabo muy acertadamente todos los trámites derivados del accidente. El cheque, por un importe de unas setecientas mil pesetas estaba destinado a cubrir los gastos de estancia y manutención que los tripulantes del buque habían dejado en Fornells. Más adelante serían objeto de un homenaje los hombres que habían participado en las labores de rescate y salvamento de la tripulación, siendo los guardias civiles Antonio Martín, José Lara

y Miguel Villaescusa y los vecinos de Fornells Juan Barber, Nicolás Méndez, Jaime Cardona, Máximo Triay, Mario Mezquida y Francisco Pons, al igual que el contramaestre don Angel Vázquez quienes recibirían el reconocimiento de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos. Todos ellos se hicieron acreedores de un diploma, a excepción del contramaestre que recibiría la Medalla de Bronce tras dirigir todas las operaciones de salvamento.

En la costa el barco había quedado como único vestigio de lo que allí ocurriera el 19 de diciembre y pasaron los días, las semanas y los meses, hasta el 3 de noviembre de 1982, en que llegaba a Menorca el industrial catalán don Agustín Salas, adelantándose a un grupo de 12 operarios de su empresa tras haber conseguido la propiedad del buque en la subasta llevada a cabo en su momento. El motivo del viaje era el de prever el alojamiento de la brigada de hombres durante el largo período de estancia que iban a tener en Menorca mientras durasen los trabajos de desguace del buque. Durante el tiempo transcurrido entre el naufragio, subasta y adjudicación el barco había sido literalmente saqueado de todo su contenido y así, equipos de radio, ojos de buey, equipos de navegación, objetos de decoración, mobiliario, cabullería y todo lo que podía resultar útil, fueron desapareciendo de su interior, mientras el óxido hacía presa del exterior ofreciendo un aspecto de lo más lastimoso. El señor Salas, tras comprobar esta situación, se lamentaría del brutal saqueo a que había sido sometido el buque durante el largo período que llevaba abandonado en las rocas tras el accidente: "*Prácticamente sólo el casco es aprovechable*" decía tras observar el estado del buque "*...se han llevado todo cuanto era de valor; no han dejado ni tan siquiera los ojos de buey...*". Y añadiría "*Habrá que rogar al nuevo Presidente, don Felipe González para que, aunque no pueda resolver todos los problemas de los que adolece este país, al menos elimine tanto ladrón...*".

En un principio se calculaba un período de 3 a 5 meses el necesario para llevar a cabo el desguace total del barco, aunque era muy probable una más que segura dilatación en el tiempo debido a la época en que iban a realizarse los trabajos (invierno), en que los agentes atmosféricos harían quedarse al personal dentro del hotel bastante más de una jornada. Había que tener en cuenta que los trámites administrativos habían prolongado sobremanera la adjudicación del buque. Se desconoce la cifra final pero el señor Salas habría manifestado: "*El barco puede comprarse en tres millones de pesetas, aunque tiene que valer veinte para que podamos ganar otros tres...*"

Los planes de desguace se programaron en tres fases: La primera estaría encaminada al desmantelamiento del buque con vaciado total de materiales combustibles tales como maderas, aparellaje eléctrico, etc. La segunda comprendería la evacuación de todas las basuras y desperdicios acumulados en su interior, mientras que la tercera cubriría el cortado del casco

mediante soplete en planchas que serán introducidas en contenedores, para su posterior envío a Barcelona con destino a una fundidora peninsular. Debido a la situación en que había quedado varado el buque se tuvo que construir un pantalán que permitiera su acceso fácil así como instalar una grúa del tipo de construcción en tierra firme para manipular todos los materiales que se fueran recuperando. Seguidamente se procedió a abrir mediante soplete un portalón en su costado para facilitar el acceso a su interior.

Pero para terminar esta historia sería necesario añadir que la polémica continuó acompañando a la historia del ***Benil*** y sus personajes cuando el 24 de diciembre de 1982 saltaba la noticia de que su armador, Bekir Celenç, había puesto en contacto a los servicios secretos búlgaros con el autor material del atentado realizado contra S.S. el Papa Juan Pablo II, Ali Agca, que tuviera lugar en Roma el 13 de mayo de 1981. Tras la declaración realizada por el autor de los disparos en que manifestaría que el armador le había ofrecido tres millones de marcos alemanes, éste sería detenido en Sofía (Bulgaria). En su declaración manifestaría como defensa que era propietario de empresas navieras y que en ellas se centraba su negocio. Por lo que se refiere a la tripulación, ésta tampoco expresó en ningún momento la menor simpatía por su armador, de quien dirían que había sido preso en Turquía a raíz del llamado "Golpe de los Coroneles", hasta conseguir huir a Londres. Se comentó que el capitán Yigit fue condenado por la justicia de su país, tan pronto como puso el pie en tierra turca a 18 años de cárcel, por estimarse que sobre él recaía la responsabilidad principal del siniestro.

A Bekir Celenç se le vinculó con el tráfico ilegal de armas y drogas. Se dijo que en aquel viaje el barco iba a Barcelona a cargar lo que le ofrecieran y por otra parte, desde Barcelona se manifestaba desconocer la llegada de este buque. El nombre de dos operadoras Universal Marítima y Marítima del Mediterráneo S.A. (Marmedsa) aparecían en esta historia como consignatarias en Barcelona, aunque rápidamente se manifestarían públicamente ajenas a los hechos.

"Las últimas investigaciones han permitido determinar que el ***Benil*** *venía a nuestra ciudad para cargar varilla de hierro. No obstante, la policía, debido a la personalidad de Celenç y a la extraña situación jurídica del buque cree que el barco venía a Barcelona a buscar otras mercancías. Parece fuera de toda duda que este traficante utilizaba el puerto barcelonés para sus operaciones de contrabando por la facilidad con que se opera y burlan los controles de seguridad en sus muelles"* (La Vanguardia).

Se dijo que el interés del armador para que el capitán Yigit marchara de la Isla dejando sóla a su tripulación era debido a su dominio perfecto del inglés, lo que le permitía entenderse demasiado bien con los medios locales, algo considerado peligroso y que no sucedería con el resto de los hombres. Que el ***Benil*** había fondeado en aguas abiertas para evitar a las autori-

dades españolas y eludir explicaciones innecesarias, una circunstancia difícil de mantenerse por si sóla puesto que cada año son diversos los buques de pabellón extranjero que fondean al amparo de estas costas cuando la meteorología se vuelve claramente adversa para la navegación. El buque había sido adquirido por Bekir Celenç tres meses antes del accidente, cerrándose la operación comercial en el puerto de El Pireo. Se denominaba, como ha sido citado, originalmente ***Agneta,*** para convertirse al ser adquirido por el naviero griego en ***Dimitrios G.*** y se especuló que el nuevo nombre ***Benil*** puesto por Celenç, provenía de la primera sílaba del nombre del nuevo armador y el de su última mujer. Las últimas singladuras le habían hecho zarpar de aguas turcas con 24 tripulantes para recalar en El Pireo, navegar el Mediterráneo y hacer escala en un puerto argelino. Allí cambiaría de capitán y a uno de sus marineros. Continuó viaje hasta Interese Termini (a pocos kilómetros de Palermo), donde dejaría en tierra otros 10 tripulantes y desde aquí ya se conoce el resto de la historia.

Celenç, relacionado con los servicios secretos búlgaros, el tráfico de armas y droga y el atentado contra el Papa, desapareció misteriosamente de España tan pronto llegó a Barcelona procedente de Maó y no volvió a dar señales de vida mientras el proceso judicial del barco siguió adelante. Su posterior aparición pública tendría lugar un año después en Sofía, cuando fuera acusado por Ali Agca. El mismo Meliá recibió la visita en varias ocasiones de miembros de la Interpol haciendo averiguaciones sobre la presencia de posibles colaboradores de Celenç.

En pocos meses las oficinas de todas las empresas relacionadas con el armador y el ***Benil*** se esfumaron en el aire, pasando a ocuparse sus despachos por otras firmas que nada tenían que ver con el mismo. La sede de Oscar Maritime (representante legal del buque) y Hanro Shipping Co. (de la que Oscar Maritime era filial), situadas en el 65 de London Wall, en Londres, fueron ocupadas por una empresa de informática. Por su parte, la Trasatlantica Inc. de Venecia (aseguradora del barco) también había desaparecido. Henry Arsan, considerado brazo derecho de Celenç el cual figuraba al frente de la misma, también sería encarcelado, falleciendo a los pocos meses en su celda. Y ahí quedó todo. Dónde termina la veracidad y da comienzo la fantasía nunca llegará a conocerse por el público. Hoy existen en el lugar del suceso numerosos vestigios de este episodio. En tierra el basamento de hormigón que se contruyó para soportar la grúa de desguace, mientras del agua sobresalen los restos de la máquina y pistones, que algún día dejarán de aflorar, víctimas de la dura corrosión. Bajo las aguas son numerosas la quilla y las planchas que permanecen por doquier en una vasta zona, en el que es su definitivo cementerio. Planchas, el ancla perdida y restos que han sido recubiertos por una generosa y frondosa vegetación marina para convertirse en lugar de vivienda para numerosas especies marinas y como testimonio fiel de un capítulo de la muy nutrida historia marítima de Menorca.

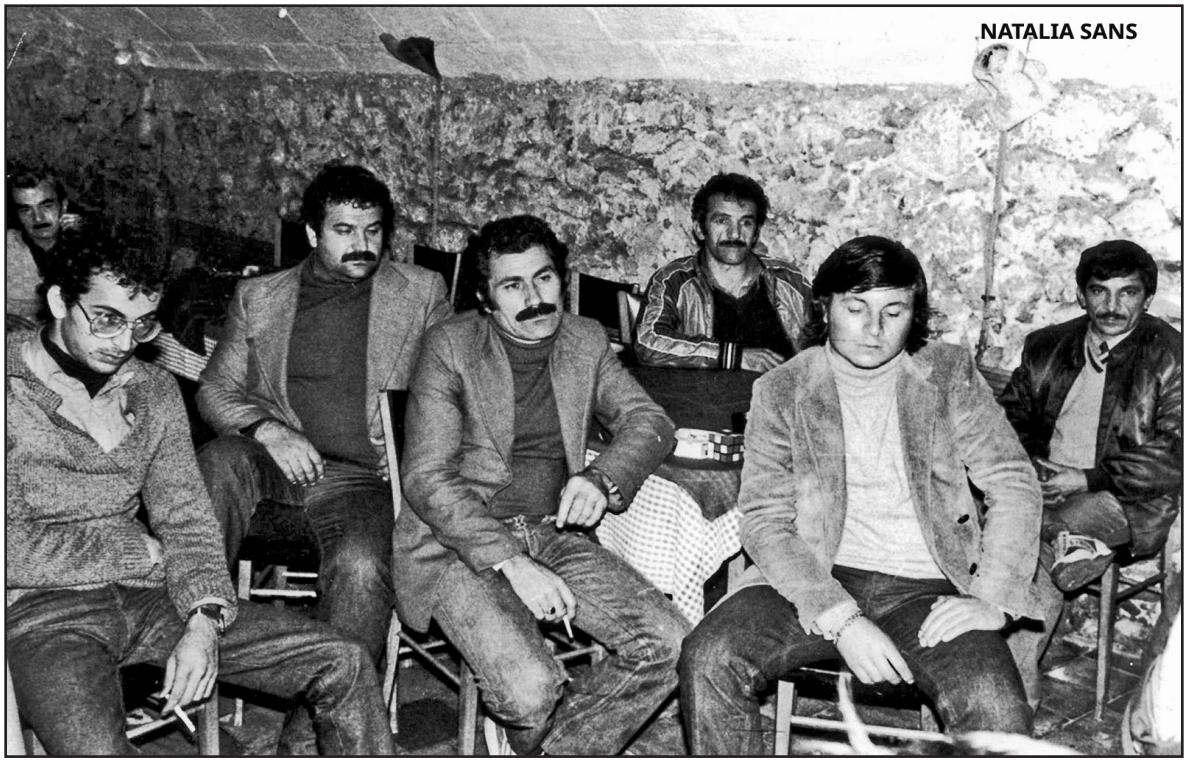
NATALIA SANS

De todo el proceso de degradación del buque se ofrecen numerosas imágenes. Las última, que se ofrecen a continuación, fueron facilitadas por nuestros colaboradores Jean-Philippe Ferry y Cristy Fainy, dl grupo submarinista Ferry Undersea, con el estado de diversas partes del pecio obtenidas este último verano de 2014, que mucho agradecemos.

El 19 de diciembre de 2015 aparecía en el diario local "Menorca"publicado un emotivo artículo escrito por quien en aquellos días del acaecimiento era una niña, Natàlia Sans Roselló, vecina de la población marinera -donde continúa residiendo- y que, por ello, vivió en directo todos los acontecimientos padecidos por los tripulantes. Con su aquiescencia, lo transcribimos completamente a fin de enriquecer con nuevos datos esta historia:

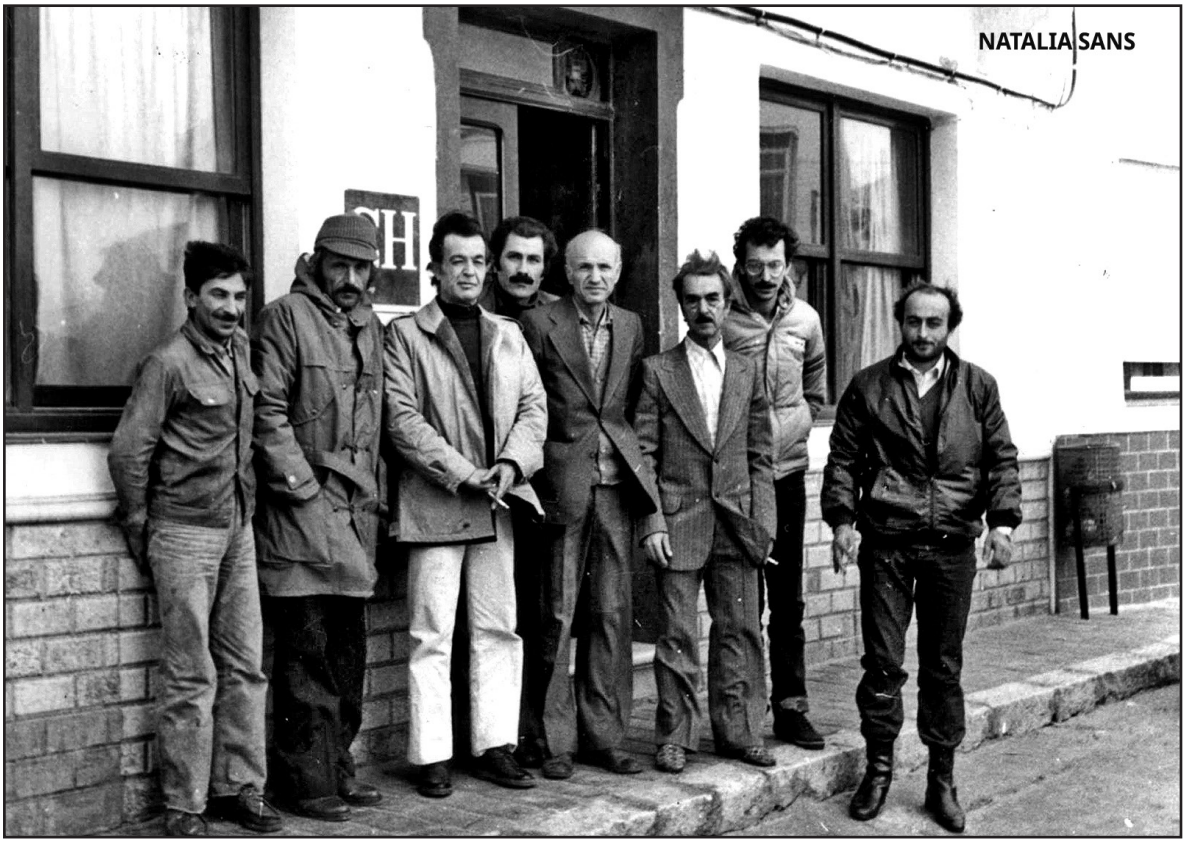
«*Una Navidad distinta en 1981: Cuando la gente de Fornells acogió a los turcos del* ***Benil***

Mi intención es transmitir mis recuerdos de niña, de cuando en ese lejano 1981 yo tenía 11 años. He recurrido a vecinos de mi pueblo, Fornells, para que me ayuden a recordar, haciendo uso de lo que se llama historia oral y así entre todos recuperar historias de la vida. Durante todos estos años me ha quedado la sensación de sorpresa por la forma de reaccionar de la gente del pueblo ante un hecho insólito. Se mostraron tan humanitarios, que en los tiempos actuales creo que vale la pena revivir esos acontecimientos. El humanitarismo es una ideología que se practica con el trato humano y con prestar asistencia a los demás. El suceso se produjo el 19 diciembre de 1981. Tal día como hoy, pero de hace 34 años atrás. El ***Benil****, un gran barco de carga de bandera panameña, naufragó en la costa de cala Tirant. La historia se inició cuando la tripulación formada por turcos quedó desamparada y fue acogida por personas de Fornells. Estaban a punto de llegar las Navidades. Desde la distancia, actualmente, en este año 2015 que se consume, vemos lo que está ocurriendo en las fronteras de Europa. Y lo que está sucediendo en la misma Turquía. No hago otra cosa que acordarme de lo humanitarios que fueron mis vecinos del pueblo marinero de Fornells. Y también de las buenas personas, que fueron los turcos, alejados esos días de su tierra y de su familia. Y de todo ello hay testigos. En la respuesta de Fornells seguramente influyó que es un pueblo marinero y que su gente conoce de primera mano la dureza de trabajar en el mar. Varias familias añoran a alguien suyo que perdió la vida en el mar. Todos sabemos muy bien la historia de nuestro apreciado Toni "Neni", que tuvo un desenlace… feliz, porque inmerso en un temporal consiguió salvar su vida después de que el mar hundiera su barca, pero como bien me explicó él mismo, era joven. Si no, no lo hubiera podido conseguir. Un temporal como el que sin duda provocó el naufragio del* ***Benil****, en extrañas circunstancias, con un mar azotado por el viento, con olas colosales. El barco embarrancó en las rocas de una zona virgen de cala Tirant. Los turcos de la tripulación son los protagonistas de este artículo.*


NATALIA SANS

Fue precisamente el abuelo de una amiga mía del pueblo quien intervino. Después de hablar con familiares directos, así me lo han contado. Esmeralda Sans: «Dos personas habían visto el barco y fueron a prestar ayuda y avisaron al pueblo. Mi abuelo Joan, conocido por 'en Cero', y su buen amigo Nito, 'en Titán'. No recuerdo que estuviera nadie más». Preguntando en el pueblo me indican que también estaban Máximo Triay y Jaime Cardona, que fue de los primeros en darse cuenta del naufragio. Muchos guardan en la memoria la forma escalofriante como los 17 marineros salieron del barco embarrancado para tocar tierra. Para ello se utilizó un bidón vacío. No era algo nuevo para los vecinos de la población marinera. A lo largo de su historia han atendido a otros náufragos, a hombres de la mar que a bordo de sus embarcaciones han necesitado de ayuda. Por suerte nadie murió. Todos los marineros salvaron sus vidas. Entonces, justo empezaba la ayuda de la gente de Fornells. A partir de ese 19 de diciembre, pasaron días y semanas, y ni el armador ni las autoridades turcas querían saber nada de ellos, mientras seguían hospedados en Fornells y sin dinero. Según el libro de Alfonso Buenaventura sobre los naufragios, el ***Benil*** *había zarpado de Sicilia. Si los tripulantes pudieron sobrevivir fue gracias a la acogida y buena disposición de los vecinos, especialmente los propietarios del hostal La Palma, donde iban a dormir. Y también los del hostal S'Algaret, donde comían. Casi un mes después del suceso, las autoridades decían que se iban a tomar medidas para repatriar a los náufragos. Uno del grupo de 14 hombres, llamado Tashin Tanriverdi, se declaró en huelga de hambre... y poco tiempo después también se marcharía. El resto continuaba permaneciendo en Fornells, subsistiendo gracias a la caritativa ayuda de sus habitantes y a la gentileza de los propietarios de los dos hostales, lo que les permitía disponer de cama y alimentos.*

La angustia se veía incrementada por el silencio de quienes tenían la responsabilidad de hacerse cargo de los náufragos. El armador parecía estar más interesado en resolver la situación financiera creada por la pérdida del buque que en la solución del problema de su tripulación, cuyos miembros todavía no habían conseguido contactar con sus familias. He sabido ahora que hubo vecinos que les invitaron a su casa a tomar un chocolate caliente o simplemente a compartir un rato con su familia. Una señora del pueblo me explica que un día estaban cantando canciones de Navidad con su familia y amigos y uno de los náufragos turcos cantó otra en su idioma para al final emocionarse y echarse a llorar. Es una muestra de cómo toda la población mostró un auténtico espíritu navideño. Otra persona recuerda como el mismo día de Navidad, el restaurante S'Àncora les invitó a comer. Una señora recuerda que estaba sentada al lado de un señor turco y finalizada la comida y a escondidas, por debajo de la mesa, mostró un puñado de billetes. Fue algo que sorprendió, sin que nadie sepa para qué utilizó ese dinero. Por fin, el día 21 de enero los tripulantes del ***Benil*** *partían hacia Madrid, desde donde serían repatriados a Turquía, tras 32*



días en Fornells. El pueblo recuerda a algunos de los que ayudaron a los turcos: Juan Barber, Nicolás Méndez, Jaime Cardona, Máximo Triay, Mario Mezquida y Francisco Pons, así como el contramaestre Ángel Vázquez. Yo era entonces una niña de 11 años y uno de mis recuerdos es a bordo del autobús de línea, viendo al otro lado de la plaza a otro autobús con todos los turcos dentro. Y todos los niños y niñas de Fornells diciéndoles adiós. Se iban Nitzametin, Neuzat, Mujarriam... y no recuerdo el resto de nombres, de quienes nunca más he sabido y con quienes compartí algunos momentos esas Navidades de 1981. Incluso ahora me gustaría saber cuál fue su destino. Y ayudarles, si fuera posible, reconociendo que nosotros, en Menorca, hemos recibido una vida muy placentera. Porque, ahora mismo, no podemos cerrar los ojos a lo que está ocurriendo en muchas zonas de Europa, incluso en la misma Turquía.

Este es el comentario del párroco de Fornells: "Estábamos hablando sobre el naufragio y la acogida que les brindó la población, que entonces vivían con lo que podían, lejos de las comodidades de ahora. Yo les dije: 'Si hoy ha de naufragar alguna embarcación que sea cerca de Fornells'. Porque me consta la solidaridad de esta gente. Cada año se hacen causas benéficas, como la recogida de alimentos y la respuesta de los fornellers es espectacular". Curiosamente, muy cerca de donde se encuentran los restos del ***Benil*** *vive mi mejor amigo, noble de corazón, que me hace sentir feliz, a pesar de mi esclerosis múltiple. Como se está convirtiendo en mi ángel de la guardia quiero pensar que alguien me lo ha enviado, aunque sea por mi imaginación en un cuento de Navidad. Su abuelo y mi abuelo fueron primos, ambos pescadores, que vivían del mar. Se ha escrito mucho sobre Bekir Celenk, el misterioso armador, que vino a Menorca y al que se atribuían oscuros negocios y que ese mismo año, en mayo de 1981, pudo financiar el atentado de Ali Agca contra el papa Juan Pablo II. Pero este artículo no está dedicado a este personaje, sino a los náufragos de entonces y a los de ahora y a la gente de buen corazón que en 1981 y 34 años después es capaz demostrar la solidaridad con los que más sufren".*

> 1.70 *JOELLE*

¿Quién no se acuerda de aquella fría mañana de enero de 1982, cuando se pudo observar en la zona de la *Plana d'Es Castell* de este puerto, que se encontraba fondeado al ancla

un gran buque completamente escorado sobre su banda de estribor?. Era el día 24 y tanto los vecinos de Es Castell como los de Maó, corrida la voz como reguero de pólvora, se acercaban a los miradores del puerto en dirección a la *Illa del Rei* para quedar atónitos al observar el inesperado espectáculo que ofrecía el enorme carguero allí fondeado. Incluso hubo más de uno que se preguntó cómo se había podido remolcar al ***Benil***, naufragado poco más de un mes antes, el 19 de diciembre, desde cala *Tirant* hasta el puerto de Maó. Pero no era éste, ciertamente, el buque que se podía contemplar en el puerto; de su lecho de roca en la costa norte menorquina, nunca más, podría hacerse ya a la mar. El buque fondeado era el carguero de bandera chipriota llamado ***Joelle***, con matrícula de Limassol (Chipre).

De su historia se desprende que fue construido en 1961 por los astilleros Lithgows Ltd. con sede en Kingston, Port Glasgow, en el río Clyde (Escocia). Fue botado el 4 de mayo de 1961 y terminado el 15 de agosto del mismo año. Pocos días después iniciaba su viaje inaugural con el nombre de ***Pegu***, al mando del capitán Mr. J. C. Gibson. Se trataba de un buque de carga general dotado de 14 plumas de carga y su primer propietario fue la British & Burmese Steam Navigation Co. Ltd – P. Henderson & Co., de Glasgow.

Sus características principales eran 9.300 toneladas de desplazamiento, una eslora de 141,73 metros por una manga de 18,28 y un calado de 7,62. Su propulsión estaba proporcionada por un motor construido por JG Kincaid & Co. Ltd., de Greenock, en InverClyde (Escocia, Reino Unido). Era de 4 cilindros 2 SCSA (750×1.500 mm) tipo B&W de 5.850 BHP, capaz de conferir al buque una marcha de 14 nudos.

En 1964 fue transferido a Elder Dempster Lines Ltd. y puesto al servicio de África Occidental. En 1966 era transferido a Guinea Gulf Line Ltd. cuando los Elders se hicieron cargo del buque. En 1972 fue transferido a China Mutual Steam Navigation Co. Ltd para llevar a cabo un viaje de ida y vuelta al Lejano Oriente, siendo nuevamente transferido al Elder Dempster al finalizar el viaje. En 1975 volvía a ser transferido con regreso al Golfo de Guinea de la mano de Guinea Gulf Line Ltd. El 28 de octubre de 1980 era vendido a Sidebank Investments Ltd., en la Isla de Man, donde sería rebautizado como ***Regu***. Y llegados a 1981 era nuevamente vendido, siendo su nuevo propietario Akrata Shipping Company Ltd., de Chipre, siendo rebautizado con el nombre de ***Joelle***, matriculado en el puerto de Limassol, cuando poco después entraría en el puerto de Mahón de arribada forzosa por corrimiento de carga.

El barco, con 28 tripulantes como dotación y en su mayoría asiáticos, había entrado sobre las nueve de la mañana de aquel 24 de enero gracias, una vez más, a la pericia del práctico del puerto, Bartolomé Rigo, que había captado el mensaje de socorro lanzado a través del VHF

por su capitán. Había salido de Barcelona transportando un cargamento de grano triturado a granel para pienso, con destino al puerto de Alejandría. Serían las cuatro de la mañana del día 24, momentos en que el buque se encontraba a una hora escasa de Menorca cuando el viento, que había rolado a componente N originándose una tramontanada de fuerza 7, levantaba en poco tiempo una mar imponente que, en uno de sus bravos embates provocaba un corrimiento de la carga transportada que supondría dejar al buque con una escora medida en el clinómetro de a

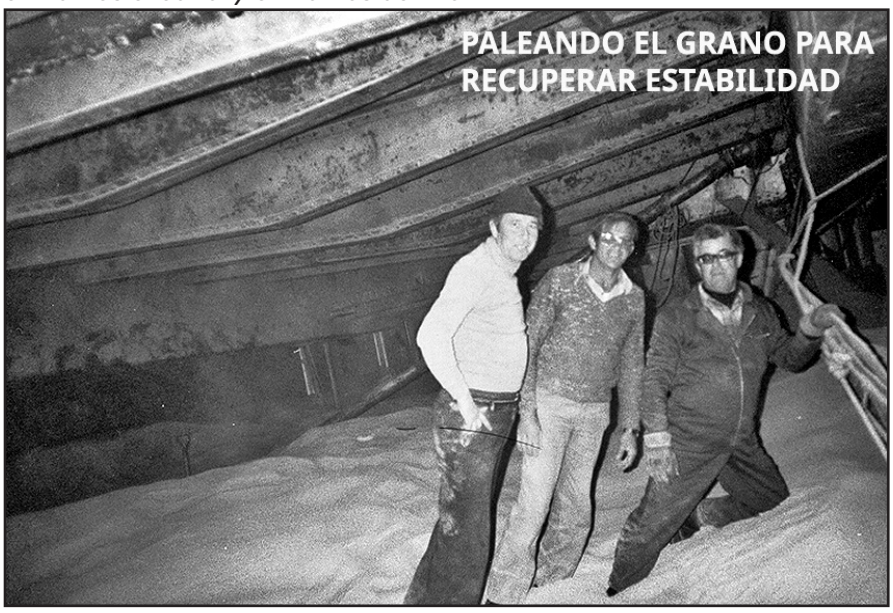
bordo de 30° a estribor. A la vista de la arriesgada situación en que se encontraban su capitán, don Ponciano Monterrosa, lanzaba sin pérdida de tiempo un S.O.S. por radio. El práctico, señor Rigo, nos relataba los detalles del suceso:

"Efectivamente. Aquel día me encontraba yo de guardia, terminaba de sacar de puerto a un carguero y tenía anunciada su llegada el buque de Trasmediterránea. Aquello fue una casualidad. Nos encontrábamos fuera de las boyas y por la radio de la lancha de prácticos es-

cuchamos el marinero Felipe y yo una llamada de socorro en inglés procedente de un barco. Yo le contesté preguntándoles por su situación. Ellos me dijeron que no conocían exactamente su posición aunque en la pasada noche habían avistado un faro con unas características determinadas. Enseguida supe que se referían a las del faro de Favàritx. Continuaron diciendo que por la noche habían caído bastante hacia el S; que en ese momento veían la costa pero que desconocían su posición actual. Al describir la misma, situaron hacia su estribor una isla que tenía un faro, -que intuí claramente que estaban divisando la Illa de l'Aire– y, a todo ello, les di el rumbo para dirigirse hacia Maó, hacia el cabo que más sobresalía de tierra que era la Mola, en donde yo les estaría esperando. Me contestaron que tenían una fuerte escora y que avanzaban muy lentamente. Llamé entonces a Antonio Ruiz, el otro práctico, explicándole la situación y rogándole atendiera al barco de Trasmediterránea con la otra lancha".

Cuando Rigo pudo descubrir el barco que se estaba aproximando pudo advertir que, efectivamente, tenía una escora terrible y que, antes de entrarlo debería de realizar unas pruebas de estabilidad no fuera que acabara de zozobrar dentro de puerto y lo dejara inutilizado. Tras comunicarlo al Comandante de Marina ordenó al capitán del buque que permaneciera a resguardo de la *Mola* puesto que soplaba una tramontana bastante fresca y que toda la tripulación excepto un maquinista subieran a cubierta y se pusieran los chalecos salvavidas ya que se iban a realizar unas pruebas de estabilidad.

"Las pruebas consistían en dar dos vueltas completas con todo el timón a la banda fuera de puerto y si la cosa no estaba clara fondearlo fuera. Las pruebas dieron resultado positivo puesto que el barco aguantaba la escora sin aumentarla. Les hice parar la máquina y subí a bordo. La escora era tal que entré directamente por el puente. Era algo criminal. Lentamente enfilamos el canal y entramos dentro".


PALEANDO EL GRANO PARA RECUPERAR ESTABILIDAD

El buque estaba consignado en España a la naviera Catalana del Mar. Su dotación, casi toda de nacionalidad filipina, a pesar del indudable peligro que había amenazado al barco, había permanecido a bordo y en ningún momento hizo ademán de abandono. Es muy probable que la causa de que el mal no llegara a mayores, con lo que sin duda habría zozobrado, fuera la pérdida de parte de la carga en el momento de tomar la escora. Una vez en la *Plana d'Es Castell* el buque dejaba caer al mar sus anclas y quedaba fondeado. En un principio se esperaba que el Consignatario haría rendir viaje a Maó a otro de los buques de la misma propietaria para hacerse con la carga pero no sería así. El 26 llegaba un técnico de la compañía armadora chipriota, la Transmed, con la misión de resolver el problema de la estiba de la carga y volver a adrizar el buque. Para ello se contrataban a 10 hombres de tierra para ponerlos inmediatamente a palear la carga en sentido contrario al cual se hallaba acumulada.

El resultado no podría ser más desalentador puesto que, al cabo de cinco horas de intensos trabajos, el buque continuaba como si tal cosa; no se veía que hubiera recuperado su posición normal lo más mínimo. Mientras tanto la tripulación se movía por la cubierta con la máxima cautela. Para entonces el viento había caído del todo y su intensidad era nula. Se comentaba el hecho de que, al parecer, al realizar en Barcelona la carga a granel no se habían instalado en el interior de las bodegas los falsos mamparos que sirven para mantener la carga estabilizada y evitar los peligrosos corrimientos. Los trabajos continuaron durante bastantes días y, poco a poco, el buque comenzó a adrizarse hasta conseguir recobrar su posición normal que le permitiría -en cuanto se le ordenara- reemprender su viaje. El día 19 de febrero el buque se disponía

a zarpar de este puerto, iniciando la maniobra y sobre las seis de la tarde enfilaba el canal entre boyas. Al estar enfilándolas, el buque comenzó a dar varias pitadas largas tanto de agradecimiento como de despedida hacia este puerto que, sin lugar a dudas, había sido providencial para su salvación. Pero, serían poco más de las nueve de la noche cuando, de nuevo, saltaba el VHF: "*Mahón Pilot, Mahón Pilot, Mahón Pilot, this is* ***Joelle****, over*"

El carguero, tras haber abortado el viaje y virado en redondo, se hallaba nuevamente en las aguas inmediatas a la bocana por causa de una avería en su transmisión a la hélice. Era necesario sustituirle un cojinete del eje que debería de solicitarse y esperar su llegada procedente de Barcelona. Mientras tanto, quedaría fondeado en el *Clot de la Mola* por espacio de varios días. Una vez sustituido nada impedía ya su navegación por lo que el ***Joelle*** , de la matrícula de Limassol (Chipre), abandonaba definitivamente este puerto. Ese mismo año sería vendido a Salerno Marine Company Ltd., otra naviera establecida en Chipre, quien lo rebautizaría como ***Nicol Mylo***, donde sufriría una serie de daños no especificados. Finalmente el 11 de julio de 1983 era entregado a la Nan Hor Steel Enterprises Company Ltd., del puerto de Kaohsiung, situado en la costa sudoeste de Taiwán (República de China), para su desguace y, el 11 de noviembre de 1983, se iniciaba su demolición definitiva.

> 1.71 *CIUDAD DE COMPOSTELA*

Sería en la madrugada del día 8 de diciembre de 1982 cuando en uno de los motores de la motonave de la Cía. Trasmediterránea ***Ciudad de Compostela*** se producía un conato de incendio durante su viaje de Barcelona a Maó. A pesar de la natural cautela con que se llevaron todas las operaciones encaminadas a controlar y sofocar el fuego, alguno de los pasajeros que se encontraban a bordo sí llegó a darse cuenta de que allí estaba ocurriendo algo fuera de lo normal:

CIUDAD DE COMPOSTELA

"*Serían las tres y media de la madrugada cuando noté que el buque comenzaba a aminorar su velocidad, al propio tiempo que un humo al que acompañaba un olor extraño se introducía en nuestro camarote. Como me alarmé me asomé al pasillo y pude observar que había varios marineros y camareros manipulando con las mangueras. Les pregunté si sucedía algo pero uno de ellos me dijo muy amablemente que volviera a meterme en el camarote y que no dijera nada a los otros pasajeros para no asustarles, lo que haría cundir la alarma ya que lo que estaba sucediendo no era nada grave. Cuando cerraba la puerta del camarote noté que el humo era más espeso, que el buque se paraba y que, al mismo tiempo, comenzaba a sonar una sirena. Estuvimos parados más de una hora. Calculo que debimos ir a la deriva unos sesenta minutos más o menos...*"

Fueron, ciertamente, muy pocos los pasajeros que se dieron cuenta del percance. Cuando se restableció la normalidad pudieron transitar nuevamente por el buque. Los pasillos olían a quemado pero los sistemas de alarma ya habían callado. Más tarde lograría saberse que uno de los motores de la motonave había sufrido un conato de incendio. Con tan sólo una hora de retraso con respecto a su horario habitual entraba en el puerto de Maó propulsado por un sólo motor. Cuando desembarcó, el noventa por ciento del pasaje reconocía que ni siquiera llegó a enterarse de lo sucedido a bordo.

Una vez estivo amarrada la motonave, el personal de máquinas de la dotación del buque procedió a reparar la avería, operación que se vería coronada por el éxito dada la preparación técnica con la que suele contar dicho personal a bordo estos buques. A las doce del mediodía, hora de itinerario, volvía a zarpar sin novedad rumbo a la Ciudad Condal.

> 1.72 *GELINKA*

A las tres y media de la tarde del 25 de abril de 1983 el buque de bandera panameña ***Gelinka***, que se encontraba a unas 40 millas al S de Menorca con 16 tripulantes a bordo, comenzó a lanzar cohetes en demanda de socorro, al mismo tiempo que diversos mensajes en igual sentido por el VHF, que serían captados por la costera Palma radio. No tardarían en hacerse a la mar diversas unidades del S.A.R. así como el destructor ***Almirante Valdés***, perteneciente a la Armada y cuya base radicaba en la Base Naval de Porto Pí (Palma). Desde el puerto de Maó zarpó el yate de recreo ***Furia***, de don Matías Montañés, portando a bordo a diversos mandos de la Estación Naval.

A través de los mensajes trasmitidos vía radio pudo conocerse que los tripulantes se habían embarcado en los botes salvavidas del buque al cual se le había abierto una importante vía de agua y, en consecuencia, se estaba hundiendo lentamente. No hubo heridos y los náufragos fueron rescatados a unas 20 millas de la Isla por la fragata francesa ***Georges Leygues***, que se encontraba en ruta hacia el puerto de Tolón. El mercante se hundió definitivamente a las cuatro y media de la tarde.

> 1.73 *CAMPOTEJAR*

El día 12 de marzo de 1985 sufría una seria avería en su máquina el petrolero perteneciente a la flota de C.A.M.P.S.A. ***Campotejar***, cuando se hallaba a unas 40 millas al S de la Isla. La posición exacta del buque era latitud 39° 30' N y Longitud 003° 57' E. Tras conocerse la noticia de la emergencia, se hacía zarpar del puerto al remolcador J***osé Elduayen***, que procedió a remolcarlo hasta Maó donde sería convenientemente reparado de la avería sufrida.

> 1.74 *AMELIA*

El día 31 de mayo de 1987 se encontraba a unas 72 millas náuticas al SE de Menorca el

mercante butanero con matrícula de Mónaco ***Amelia***. El barco se encontraba a la deriva por causa de una seria avería sufrida en su máquina, que le había dejado a la deriva. Al ponerse en contacto con su armador, éste contrató los servicios del remolcador del puerto de Maó ***José Elduayen*** para que transportara hasta la posición en que se encontraba el butanero una bomba de combustible

completa que sería remitida por el propio armador, que era la causa de que no pudiera funcionar la máquina, según había podido comprobar el personal de a bordo. Una vez sustituida la averiada por el mismo personal de Máquinas, reanudaba su viaje sin otras consecuencias.

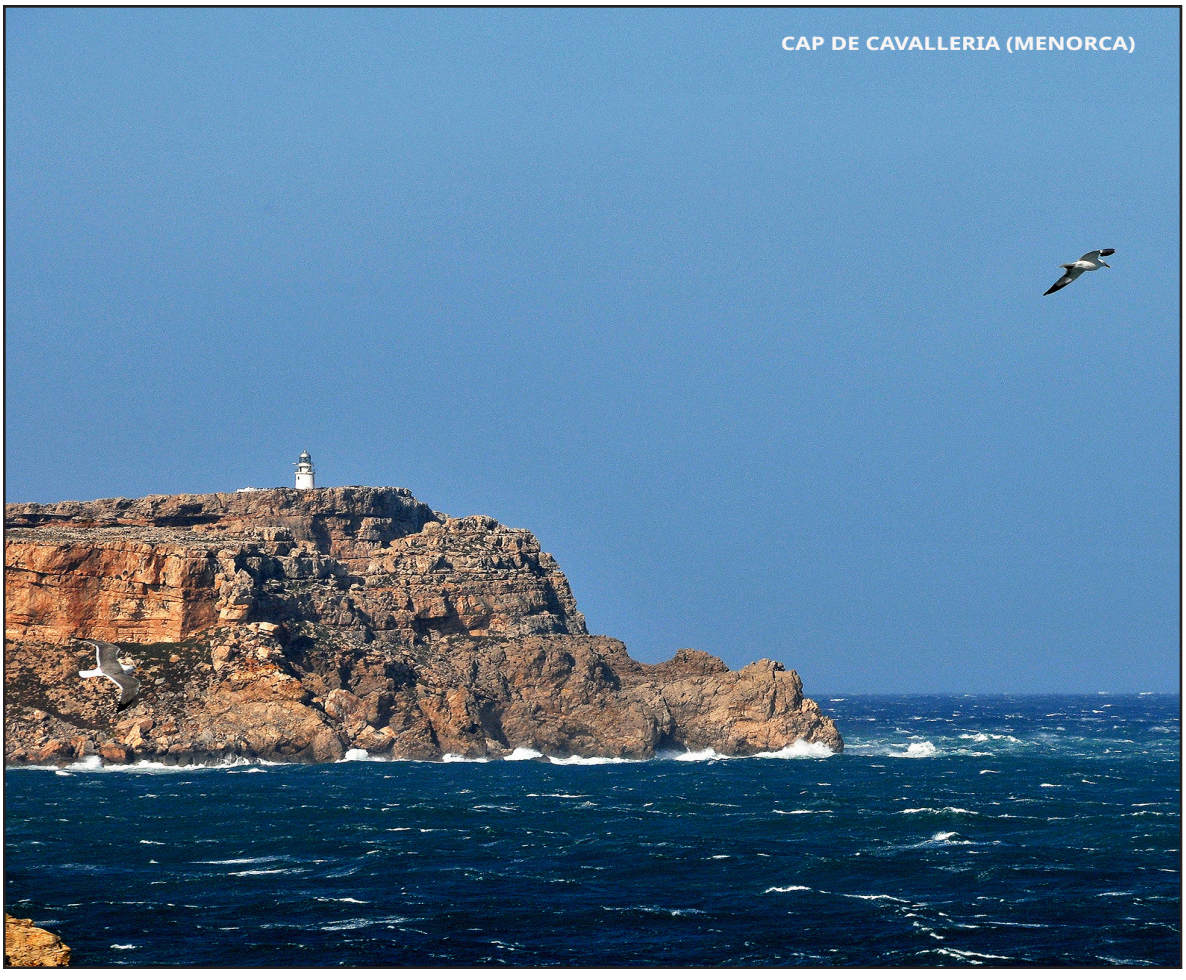
> 1.75 *GEORGIA K*

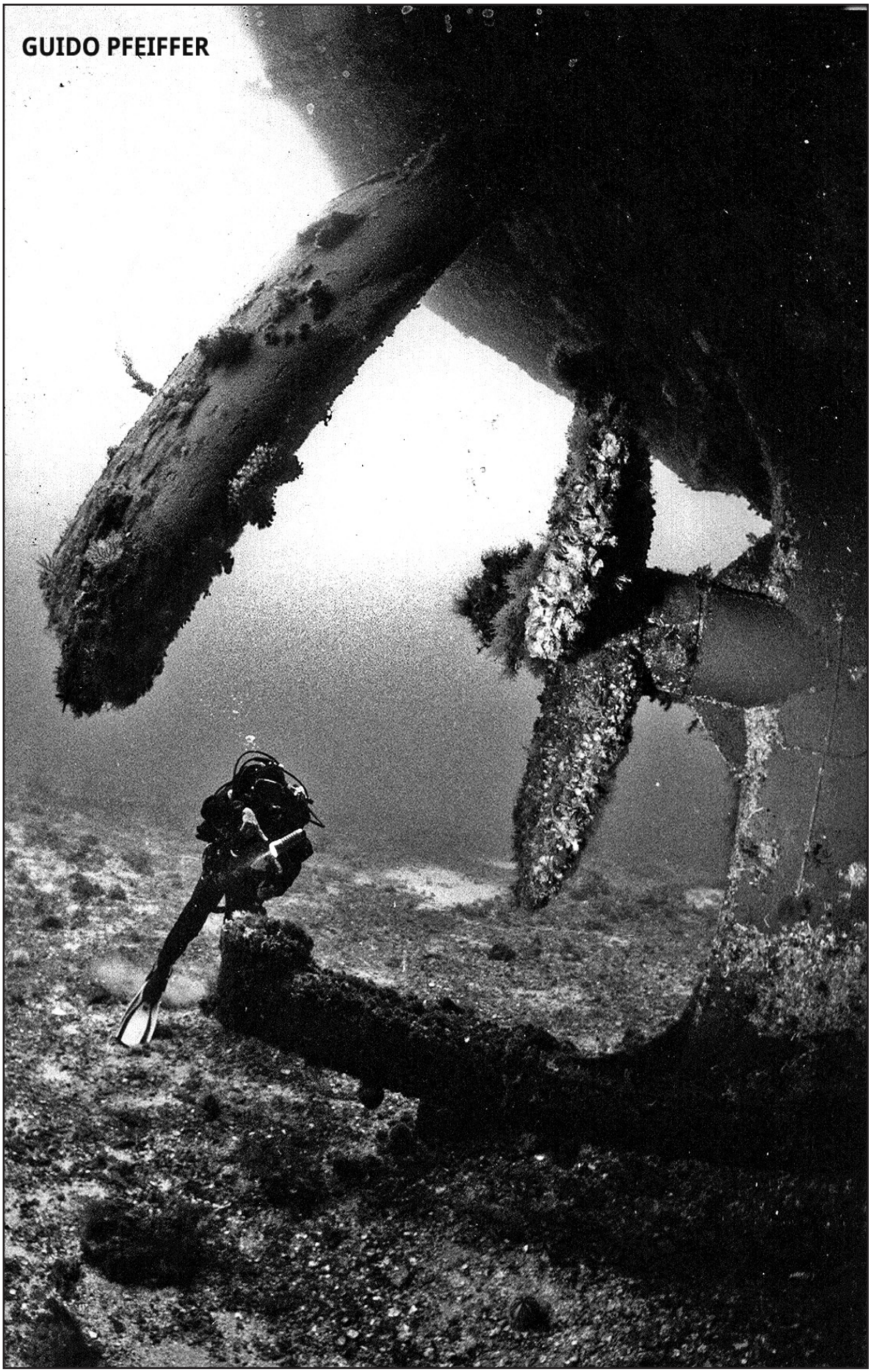
El 25 de noviembre de 1992 naufragaba a 5 millas al N del *Cap de Cavalleria* un mercante griego que navegaba bajo el pabellón de Honduras que quizás sea el que esté envuelto en mayor proporción por la leyenda y el morbo a causa de la relativa proximidad de los acontecimientos. Había zarpado del puerto de Barcelona y era portador de una carga de hierro corrugado para la construcción y 55 toneladas de gasóleo en sus tanques para consumo de su máquina. Tras el hundimiento el combustible quedaría inmediatamente vertido en las aguas, formando una gran mancha contaminante de aproximadamente unas dos millas de longitud.

Se denominaba el buque ***Georgia K***, siendo sus características 2.144 toneladas de desplazamiento, 68 metros de eslora, 15,8 metros de manga y 5,9 metros de puntal, habiendo sido construido hacía 16 años en unos astilleros coreanos. La matrícula era de San Lorenzo (Honduras) y su destino, en el momento de sobrevenirle el hundimiento, era el puerto tunecino de Burguiba. El lugar de los acontecimientos se sitúa a unas 5 millas al NW del *Cap de Cavalleria*.

Su tripulación estaba formada por doce miembros pertenecientes a diferentes procedencias y nacionalidades. Así, había entre ellos senegaleses, pakistaníes, súbditos de Sri-Lanka, chilenos y griegos, que serían remolcados hasta el puerto de Fornells cuando se encontraban apretados a bordo de uno de los pequeños botes de salvamento del buque como si de una "patera" marroquí se tratase. Las informaciones desde el primer momento habían sido un poco confusas, presuponiéndose en un principio que las causas del accidente (del que se diría haber ocurrido a las cinco y diez de la madrugada), tendrían su origen en un exceso de carga a bordo.

Una vez a pique, el buque quedaba sobre un fondo de 100 metros, que harían dictaminar

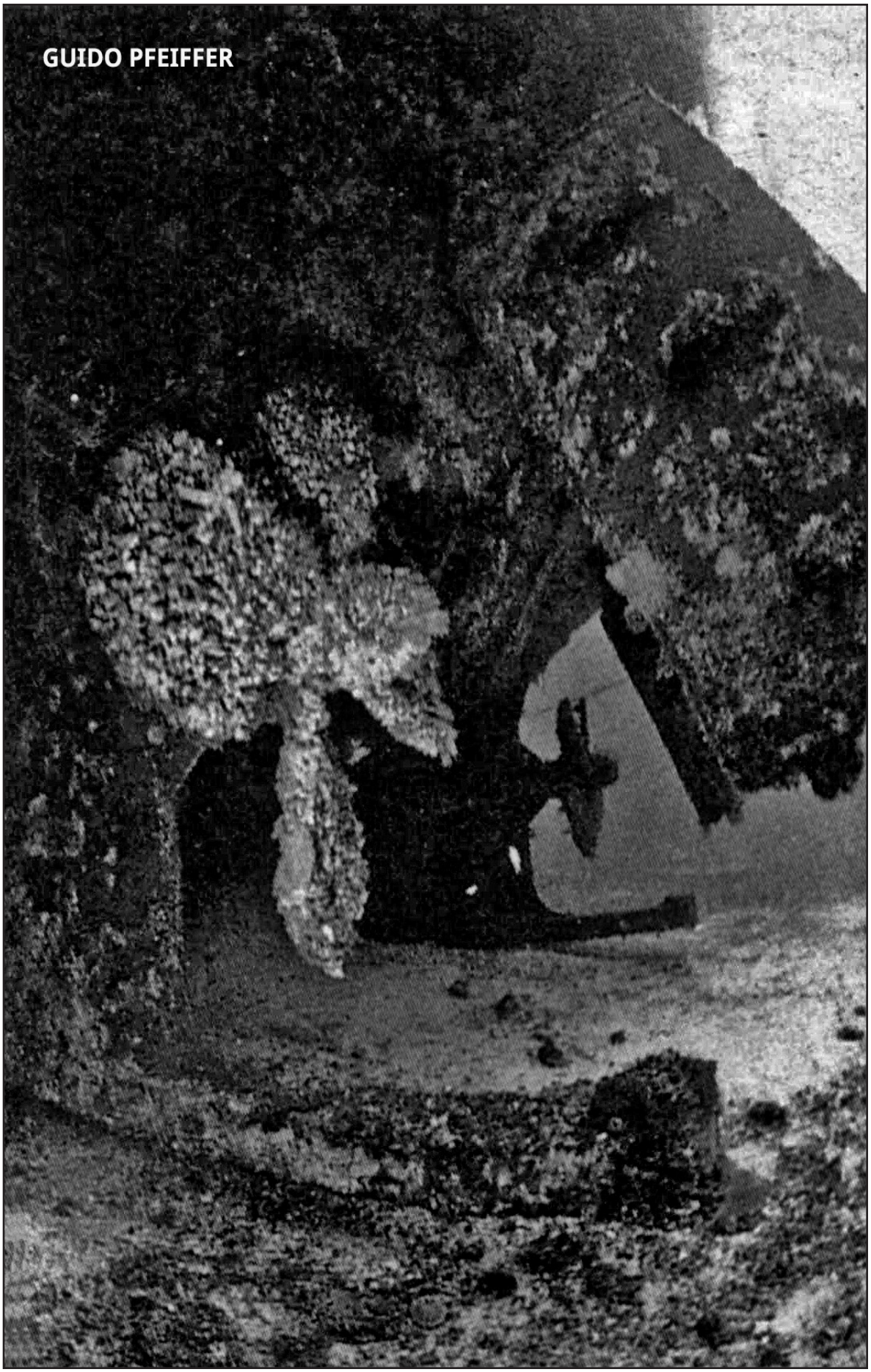



GUIDO PFEIFFER

a los expertos que su posible reflotamiento era un todo imposible. El abandono se había realizado unas dos horas antes de que se hundiera irremisiblemente, al haber descubierto inundada la segunda bodega. Al hacerlo, incomprensiblemente para lo que se tendría que contemplar de unos supuestos profesionales de la mar, lo habían dejado a la deriva y sin señalización de ningún tipo que pudiera advertir a otros barcos que navegaran por la zona, con el evidente peligro para la navegación que ello representaba. Por lo que respecta a la mancha de combustible, que quedaría en la superficie tras ser engullido por las aguas, era rápidamente controlada al día siguiente al desplazarse desde Barcelona al lugar del accidente el remolcador de altura ***Catalunya*** de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, que rápidamente comenzó sus trabajos a su llegada, recogiendo además todos los pertrechos que se encontraban flotando en la zona procedentes del buque naufragado. En estas labores le auxiliaría el patrullero de la Armada española ***Deva***, que por aquellos años tenía su apostadero en la Estación Naval de Mahón.

Esa misma mañana se habían desplazado hasta Fornells varios miembros de la Cruz Roja del Mar, a quienes acompañaba diverso personal perteneciente Gesa y a C.L.H. portando medios anticontaminantes por si eran necesarios sus servicios. La idea era combatir de ser necesario la mancha del combustible, cuya anchura se calculaba en unos 50 metros. También era esperada la presencia de otro remolcador de altura de la flota de la Dirección General de la Marina Mercante, el denominado ***L'Albufera***, que estaba especializado en este tipo de operaciones y cuya base era el puerto de Valencia, puesto que las autoridades marítimas temían la posibilidad de que pudiera quedar más combustible almacenado en los tanques del buque. De ser así y escaparse en las próximas horas, podía generar una fuerte contaminación en la zona. Pero no sucedió ningún otro percance y los buques de limpieza encontrarían un gran aliado en el viento que, por su intensidad, alejaría y dispersaría lo que quedaba de la mancha lejos de las costas menorquinas. Los trabajos se darían por finalizados el día 27, en que los buques especializados volverían hacia sus puertos de origen.

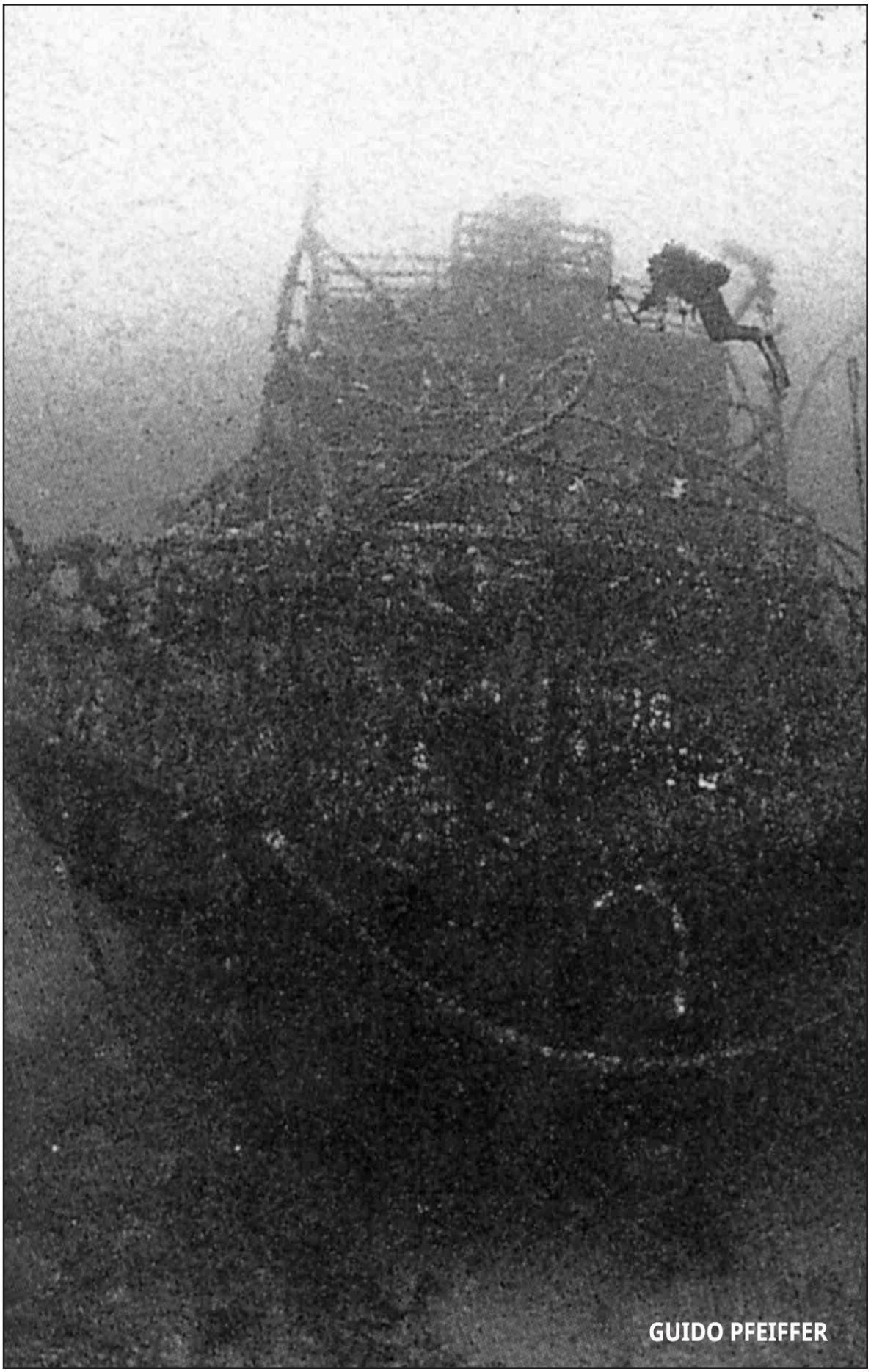
GUIDO PFEIFFER


GUIDO PFEIFFER

Por su parte, la tripulación tenía previsto abandonar la Isla el domingo 29 de noviembre, utilizando pasajes facilitados por la armadora, una vez completados los trámites legales del siniestro. Para ello el día 27 había acudido el capitán a declarar al Juzgado de Ciutadella, puesto que a éste correspondía la zona en la cual había ocurrido el accidente y al haberse inhibido el magistrado de Maó. La empresa armadora del buque, Gateway Marítime S.A. con sede en Atenas, nombró como consignatario en Menorca a don Mateo Meliá Vives, a fin de que pudiera realizar en su nombre todos los trámites legales para solucionar los expedientes que se derivasen del caso. La autorización la expidió el propio presidente de la armadora desplazado expresamente a Menorca.

Pero los hechos no se desarrollaron tan satisfactoriamente como cabría esperarse. El caso es que el suceso que parecía haber ocurrido por circunstancias puramente fortuitas y que tras ser rescatados los tripulantes iban a tomar un avión para ser repatriados, iba a complicarse a raíz de las declaraciones realizadas a la prensa por uno de sus tripulantes. De los detalles del accidente se desprendió que de entre la tripulación tan sólo dos de sus miembros eran de la misma nacionalidad que su armador. Estos eran los máximos reponsables del carguero: su capitán Alexandros Georgios y el jefe de Máquinas. El capitán se había dirigido al Juzgado de Maó a la mañana siguiente para llevar a cabo la protesta del accidente, mientras que el resto de la tripulación permanecía en Es Mercadal donde habían sido hospedados. Uno de tales tripulantes era de nacionalidad chilena y se expresaba bien en español. Era el primer oficial de Puente y no tardaba en exteriorizar los temores que circulaban entre sus compañeros de que el armador los abandonara a su suerte como hubierta sucedido años atrás con el naufragio del carguero panameño ***Benil***. Incluso habían expresado este temor ante miembros de la Policía Municipal de Es Mercadal tras una discusión mantenida con su capitán en relación a la percepción de indemnizaciones por la pérdida de efectos personales con el naufragio. Pero afortunadamente esta situación no llegaría a producirse.

Posteriormente trasladaron su alojamiento a Maó y una vez allí mantuvieron una reunión con el armador en la que este último daría por finiquitadas las cuentas con su tripulación. Así las cosas, se comenzaron los trámites para que ésta fuera repatriada. Por su parte, el capitán Georgios relató en la declaración prestada ante el Magistrado de Ciutadella los últimos movimientos del buque y las causas del siniestro. Según se desprende de sus manifestaciones, el 22 de noviembre había atracado en el Muelle de Costa de Barcelona en lastre. Tras cargar en sus bode-


GUIDO PFEIFFER

gas las 3.500 toneladas de hierro corrugado para uso en la construcción el buque se trasladaba al muelle del Contradique Norte. Añadió que la compañía aseguradora había certificado que el barco se encontraba en perfectas condiciones de navegabilidad, estando apto para realizar el viaje. La inspección la habrían llevado a cabo una veintena de submarinistas, los cuales habrían

reconocido la obra viva meticulosamente, mientras que otros técnicos procedían a revisar el interior. Sobre quién habría ordenado la inspección no llegaría a poder ser desvelado puesto que, mientras el capitán aseguraba que la ordenó él mismo, por parte del Gabinete Pericial Bull, de Barcelona, quienes la llevaron a cabo, aseguran que tras haberla efectuado aceptaron que el

GUIDO PFEIFFER

buque pudiera abandonar el puerto de Barcelona casi a regañadientes.

Continuaría manifestando el capitán Georgios que sobre las cinco de la tarde habían largado amarras zarpando hacia el puerto de Burghiba. Durante la noche se realizaron las guardias acostumbradas al timón, divididas en turnos de cuatro horas, correspondiendo éstas a la tripulación contratada directamente por él mismo (en los contratos realizados por el capitán no interviene el armador). Cuando transcurría el mediodía del día 25 sonaba de pronto la alarma de a bordo. Se realizó una rápida inspección, hasta descubrir que una de las bodegas se hallaba llena de agua hasta su mitad, más o menos. La primera actuación fue establecer contacto con la Comandancia de Marina de Barcelona para comunicar el hecho. El aviso, según el capitán Georgios, sería transferido a la Comandancia de Marina de Palma de Mallorca pero él no recibiría instrucción alguna al respecto por parte de este último estamento, a la vista de lo cual, decidió ordenar el abandono del buque en los botes de salvamento.

Tan sólo consiguieron arriar uno en el cual se embarcaron todos, separándose del buque y manteniéndose en estas condiciones. La zona no tardaría en ser sobrevolada por un helicóptero de Salvamento Marítimo, el ***Helimer Mediterráneo***, con base en Valencia que, tras colocarse en su vertical, se intentó que los tripulantes del buque siniestrado subieran a él a través de una red dispuesta para ello, algo imposible de lograr puesto que las turbonadas producidas por las palas del aparato estuvieron a punto de hacer naufragar la sobrecargada embarcación. A la vista de los problemas que suponía la utilización de este sistema se tuvo que desisitir de ello, poniéndose en contacto por radio los pilotos con la costera a fin de que desde la propia Isla se hiciera salir una embarcación para ayudar en las tareas de salvamento.

Siguiendo las indicaciones del ayudante de Marina y celador de Pesca del puerto de Fornells, se hacía poco después a la mar la lancha ***Bathys***, propiedad del aficionado don José Lloret quien, llegado al costado del bote salvavidas, que se encontraba a una milla de la costa, les daba unos cabos llevándolo a remolque hasta la pequeña población pesquera a donde llegaban pasadas las seis y media de la tarde concluyendo con ello el rescate. Una vez en tierra los marinos serían atendidos por los vecinos de la población que les facilitaron ropas secas y todo tipo de atenciones.

Pero como se ha citado anteriormente uno de los tripulantes realizó unas explosivas declaraciones a la prensa en las que afirmaría que el capitán habría manipulado al buque expresamente para provocar su hundimiento y poder cobrar así el seguro. Alioune Mbaye, nacido en

Senegal en noviembre de mil novecientos cincuenta y ocho, acusaba a su capitán de haberle presionado para que manifestara que el hundimiento se había producido por causas normales. Mbaye se había enrolado en la tripulación del ***Georgia K*** en un puerto marroquí, mediante contrato suscrito directamente con el capitán, documento que se perdería con el naufragio. Otro marinero, éste de nacionalidad pakistaní, al escuchar las declaraciones de su compañero manifestaría a su vez haber observado al jefe de Máquinas abrir algunos compartimentos en la bodega del buque a fin de permitir la entrada del agua. También afirmaron que ante el temor de que pudieran hacerse estas manifestaciones, el responsable del buque habría amenazado a su tripulación de dejarla abandonada en la Isla sin cobrar si no declaraban ante los abogados de la aseguradora su versión oficial. Incluso les había prohibido realizar declaraciones a la prensa.

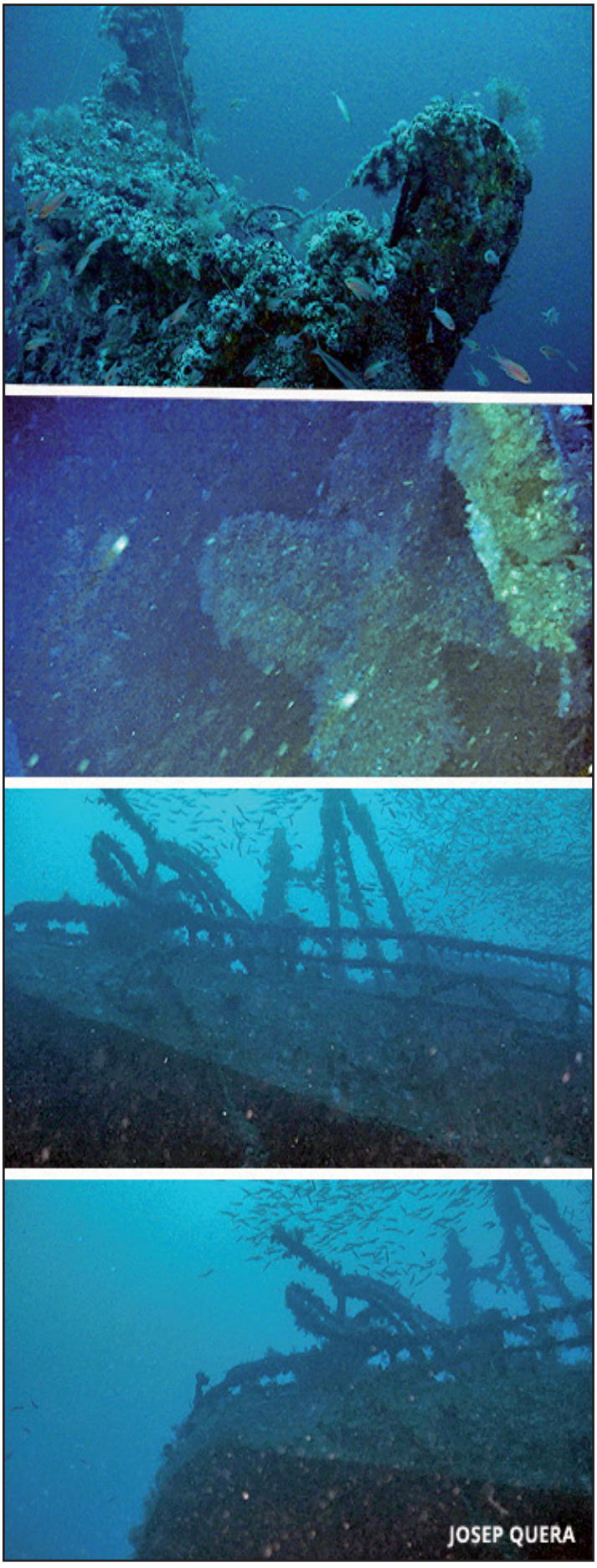
Parece ser también que el S.O.S. se lanzó tres horas después de haberse abandonado el buque, cuando aún no se había hundido del todo. Cuando Barcelona transfería el mensaje a Palma de Mallorca ya eran las cuatro de la tarde y el buque se encontraba a pique. El rol de Mbaye a bordo era el manejo de los puntales de carga y control de las bodegas, efectuando una guardia de cuatro horas al timón la noche de los acontecimientos. El marinero tenía la intención de realizar su declaración en francés pero por lo visto le obligaron a firmar un documento redactado en un idioma que el hombre no entendía. Por toda respuesta le informaron de que no había intérprete de francés en la Isla. También declaró a los medios de comunicación que antes de salir de Barcelona, el capitán les ordenó a él y a otro marinero que realizaran un cambio de ubicación del sistema de señalización del barco. El cambio se realizaría sin una sujección sólida de los elementos del mismo. Durante el viaje había observado que el capitán bajaba varias veces a la bodega donde se produjo la teórica vía de agua, lo que le llamó la atención. El marinero pakistaní le confirmaría que el jefe de Máquinas abrió pasos de agua en la misma a fin de que se inundara. Todo esto sucedía pocas horas antes del hundimiento. Mbaye fue atendido en el Hospital de Mahón a raíz de un golpe recibido en la cabeza durante el naufragio.

La aseguradora del carguero era la firma danesa Skandia, que tras enterarse de las declaraciones realizadas por el senegalés indicó por medio de su representante, un miembro del Gabinete de Peritajes Marítimos Samuel Bull, de Barcelona, que pensaban investigar la denuncia para conocer qué había de cierto en ellas. La información la calificó en su momento como de "muy interesante". De entrada rechazó que el accidente se pudiera haber producido por exceso de carga, ya que el barco había zarpado de Barcelona con un cargamento de 3.500 toneladas

cuando su capacidad total de carga admitía 4.000. Y entre sus proyectos a estudiar de inmediato barajó incluso la posibilidad de reflotar el buque o, cuando menos, realizarle una inspección submarina. El lugar donde se encontraba a pique no había quedado señalizado pero parecía ser que un colaborador de su gabinete ya tenía localizado el pecio.

Otro incidente acaecido a última hora fue la desaparición en el Aeropuerto de Menorca, instantes previos al embarque, de los dos tripulantes pakistaníes. Por lo visto se marcharon a pie del mismo para ir a refugiarse a la casa de un vecino de Sant Climent para no ser repatriados por la casa armadora. Uno de ellos era el confidente de Mbaye, a pesar de que en la investigación de los abogados declararía lo que le había ordenado el capitán bajo la promesa de ofrecerle un nuevo trabajo en Camerún y no repatriarle hacia su país. Pero en el Aeropuerto, el marinero observó que su billete de pasaje tenía como término el aeropuerto de Karachi, (Pakistán). Al sentirse engañado, fue cuando abandonó al resto de la tripulación junto con el otro pakistaní huyendo a Sant Climent. Su intención -manifestaría- era tomar el "tren" o el "metro" para volver a Barcelona. Nadie les había informado de que se hallaban en una isla. Por su parte Mbaye había acudido a la cónsul de Francia, al haber sido Senegal colonia de dicho país y no existir en Menorca embajada propia.

Se supo que al llegar a Zurich, en cuyo aeropuerto se repartían los vuelos hacia sus respectivos países los diferentes tripulantes, Mbaye se negó a subir la escalerilla del avión que iba a transportarlo hasta Dákar, su destino, por lo que las autoridades aeroportuarias decidieron devolverlo a España. En Menorca quedó el bote de salvamento, que fue cedido por el armador a las autoridades portuarias con el fin de que fuera utilizado para los fines que se considerasen más convenientes. Y nunca más se volvió a hablar del carguero griego con bandera de Honduras, ni de las extrañas circunstancias que concurrieron en su misterioso hundimiento. Pasaron dos años y la compañía aseguradora, que aún no había indemnizado al armador, retomaba nuevamente el caso y encargaba a una empresa especializada el rastreo de la nave mediante un minirobot teledirigido (manejado desde la superficie, como se hiciera con el pecio del ***Titanic***). Parece ser que la operación resultó un fracaso, puesto que el cordón umbilical del citado aparato se enredó en los restos del buque y costó un gran esfuerzo volver a recuperarlo. Parece ser que, finalmente, el seguro pagó la indemnización. Sin embargo, a fecha de hoy, la empresa que realizó el peritaje en Barcelona antes de que el carguero zarpara no ha cobrado ni un sólo céntimo de sus honorarios, que debía de percibir de la armadora que, por cierto, también ha



desaparecido de la faz de la tierra.

Y llegamos a primeros de junio de 1998, cuando el equipo de buceadores formado por el Grupo de Actividades Subacuáticas de Amics del Museu de Menorca y el Centro de Medicina Subacuática, es convocado como soporte médico y técnico para cubrir la exploración que el equipo de la escuela de submarinismo sita en cala *en Bosc*, Crystal Seas Scuba, y los componentes del Deep Blue, un grupo de buceadores ingleses expertos en inmersiones profundas, había organizado para visitar los restos del pecio. Tras explorar meticulosamente la zona con un magnetómetro pudo ser exactamente situado su casco, tras lo cual fue convenientemente balizado, sobre un fondo próximo a los 100 m. Para el descenso fueron utilizadas mezclas de gases, en las que el helio sustituye al nitrógeno del aire. Se ensayó igualmente un sistema de transmisión entre el barco de apoyo y los buceadores mediante hidrófonos, al igual que un equipo muy sofisticado de respiración en circuito cerrado que permite, filtrando el aire exhalado por el propio buceador, reinhalarlo y así aprovecharlo al máximo. Así se consiguió alcanzar la cota del puente de gobierno (-90 m.) y observar la bandera del buque y sus cuadernos de bitácora, revisar el estado del casco, ya colonizado por múltiples formas de vida, y poder valorar su estado y condiciones. Pudo comprobarse que el tremendo impacto del barco contra el fondo había quebrado la proa con respecto al resto del casco.

Algún tiempo después, los hermanos Canals, armadores de la embarcación de pesca ***Curniola***, de la matrícula de Ciutadella, se encontraban trabajando al NW del *Cap de Cavalleria*, calando sus redes al tiempo que vigilaban las imágenes que les iba ofreciendo la pantalla de su sonda. De pronto observaron cómo una enorme masa se dibujaba en la pantalla, con forma de perfil de un buque. La imagen, muy contrastada, señalaba sin duda alguna la presencia de una gran masa metálica en el fondo, bajo la barca.

"Como en ese momento nos

encontrábamos calando, no pudimos dar la vuelta puesto que ya era demasiado tarde y las redes nos habían quedado ya cruzadas sobre aquel objeto. Al día siguiente, cuando fuímos a levar, nos encontramos con lo que ya nos habíamos temido: las redes estaban fuertemente enganchadas en ese punto que no podía ser otra cosa que los restos de un naufragio".

Estuvieron largo tiempo intentando desengancharlas con el mayor cuidado a fin de poder recuperarlas en lo posible. No hubo forma, por lo que finalmente tuvieron que decidirse por dar marcha al motor y romperlas.

"*Cuando observamos cuidadosamente el extremo recuperado pudimos comprobar que el corte estaba producido por hierro, lo cual significaba que aquello eran los restos de un barco hundido*". Los hermanos Canals, en principio, no tenían la seguridad de qué podía haber ahí abajo, aunque recordaban de que no hacía mucho tiempo un barco mercante se había ido a pique en la costa norte de la Isla, más o menos por la zona en la que se encontraban. Regresaron a puerto y comentándolo con otros pescadores y gentes del mundillo de *baixamar*, se llegó a la conclusión de que lo que habían encontrado era con toda seguridad el pecio del carguero ***Georgia K***. Uno de los hermanos había leído la obra "*Naufragios y siniestros en la costa de Menorca*", a través de la cual conocía parte de la historia del naufragio, que en su momento estuvo rodeado de una fuerte polémica. Con todos estos datos, se comenzó a comentar en firme que ellos habían encontrado el pecio.

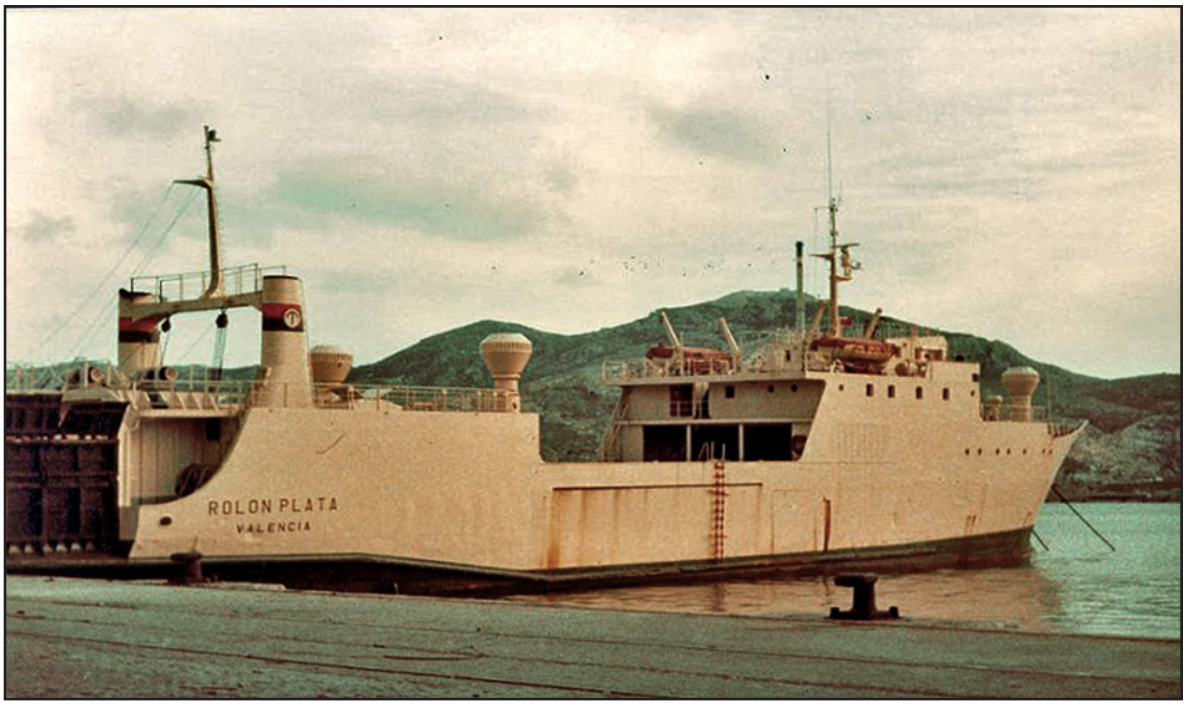
Se ha especulado y escrito mucho sobre las extrañas circunstancias y misterio que rodearon en su momento el naufragio del barco. Y, realmente, no deja de ser extraño que la armadora solicitara en Barcelona a un gabinete pericial que realizara una inspección del casco previamente a la salida. Es de suponer que tanto el capitán como el armador conocen, o deberían de conocer, perfectamente si un barco a su mando o de su propiedad, se encuentra o no en condiciones de transportar una carga y aún más, incluso, si es inferior al máximo permitido. Existían unas condiciones meteorológicas excelentes y, muy próximas a la zona en la cual reposa, se hallan simas de -3.000 m. El que tardara unas dos horas en hundirse realmente y la acción de la corriente existente, posiblemente facilitó su acercamiento a la costa, haciéndose efectivo el hundimiento cuando el fondo era ya de tan sólo -100 metros. Además estaban las declaraciones hechas públicas por diversos tripulantes que denunciaban hechos provocados. Claro que, una cosa es tener la duda y, otra, encontrarse en posesión de la certeza, para lo cual son necesarias pruebas físicas. Y ésas, eran las que faltaban. El barco, una vez metida en el agua su proa, se había hundido rápidamente, alcanzando una velocidad importante merced a su inercia e impactando contra el fondo ayudado fuertemente y en forma de ariete por las 3.500 toneladas de hierro almacenado en sus bodegas. A consecuencia del brutal impacto la roda se chafó, abriéndose al mismo tiempo una grieta en cada banda que lo haría reventar, terminando por seccionarse y pasar a reposar a poco más de 1 m. del resto del casco. Alguna tapa de las bodegas saltó literalmente de sus goznes, tras lo cual el casco volvió a colocarse en posición horizontal, quedando el barco perfecta y definitivamente adrizado sobre su lecho de muerte.

El misterio de la causa de su hundimiento muy posiblemente no se desvelará nunca, pero su destino, al igual que lo hicieran anteriormente otras muchas embarcaciones, ha pasado ahora, de ser alojamiento de mercancías a convertirse en vivienda de peces y crustáceos, porque la profundidad en que se encuentra exige un equipamiento técnico y humano exquisito, tal, que afortunadamente no es probable que pueda sera nunca objeto de expolio.

> 1.76 *ROLÓN PLATA*

Sería aproximadamente el mediodía del 12 de noviembre de 1996 cuando el ferry perteneciente a la compañía Flebasa Lines ***Rolón Plata*** hacía entrada en el puerto de Ciutadella. El día anterior no había podido rendir viaje debido al fuerte temporal del SW que había estado castigando la costa sur de Menorca, por cuya consecuencia había tenido que virar en redondo y dirigirse nuevamente hacia su puerto de origen, Alcúdia.

La entrada en el puerto de Ciutadella no tendría mayor importancia si no fuera por el hecho de rozar con su popa el muelle del Club Náutico y producirle varios destrozos. Debido al viento y a las corrientes que imperaban en la zona, el buque tuvo que enfilar la bocana a una velocidad superior a la normal, como sucedía cada vez que había viento. Pero en esta ocasión cayó unos metros de más hacia su estribor, teniendo que corregir a medida que se aproximaba a las instalaciones del Club Náutico, en cuya zona el puerto se angosta sensiblemente. La corrección



en el rumbo era necesaria para evitar dar contra las rocas.

El resultado fue que con su popa dio contra la caseta que contenía los equipos de medición de las "*rissagues*", derribándola. También aprisionó una embarcación semirrígida que se encontraba allí amarrada, destrozándola, al igual que unos cuantos metros de muelle-pasarela de madera construidos a lo largo de la ribera sur.

El capitán del ***Rolón Plata***, que llevaba comandándolo desde hacía tres semanas, tras amarrar fue a valorar personalmente los daños que se habían producido en la fallida maniobra. Tales daños debían de figurar en el cuaderno de bitácora del ferry. En las manifestaciones que haría in situ lamentaría que la causa debía de achacarse a las condiciones meteorológicas del momento, además de que, la Capitanía Marítima debería de haber cerrado el puerto vistas las condiciones adversas que suponían para la navegación la presencia del temporal que había estado dominando la zona. En los inicios del año 2007 la mencionada caseta aún no había sido repuesta, no existiendo por tanto los necesarios equipos de medición instalados en su día para predecir las condiciones favorables para la formación de "*rissagues*", tan típicas como peligrosas para las embarcaciones amarradas en aquel puerto.

> 1.77 *ARKONA*

El 10 de noviembre de 2001 hacía una de sus escalas en Mahón el crucero turístico ***Arkona***, en sus circuitos mediterráneos procedente de Génova. Ese día tenía que reanudar nuevamente su viaje hacia Cartagena con 305 pasajeros y 207 tripulantes a bordo. Eran poco antes de las ocho de la mañana y estaba maniobrando para atracar en el muelle de Pasajeros, cuando de pronto, una densa humareda negra salía al exterior desde unos manguerotes de respiración ubicados en la parte posterior de la chimenea, en la parte media del buque.

El motivo sería una deflagración en una de las tuberías de combustible de la sala de máquinas, según primeras impresiones. Desde la Autoritat Portuària se dio inmediatamente aviso al práctico de servicio que estaba dirigiendo la maniobra. La sala de máquinas fue evacuada e impermeabilizada inmediatamente para aislar el foco, lanzándose posteriormente dióxido de carbono para poder acabar con las llamas. No tardaba en llegar al muelle un camión de bomberos con coche-cuba y escalera de evacuación, ambulancias y diversas autoridades locales. Tras quedar inutilizada la sala de máquinas el buque quedaba sin gobierno y sin autonomía. Aquel día estaba establecida la tramontana, lo que iba a complicar posteriores maniobras. El viento soplaba con una intensidad de entre diez y doce nudos, lo que hacía prever existía peligro de colisión contra el muelle. Con el fin de evitarlo se dejaron caer en el acto las dos anclas al agua, que haría aproar el buque a viento, pero no lo suficiente rápido como para evitar la colisión contra el tacón del muelle con la popa pudiendo escucharse un duro chasquido. Consecuencia de ello se

produjo una abolladura en la plancha en la aleta de estribor, sobre un metro y medio por encima de la línea de flotación. Con todo, el humo denso y negro iba remitiendo, aunque no así el fuerte olor a quemado que había invadido el ambiente. Sus pasajeros asistían consternados al espectáculo desde la cubierta o desde los ventanales de los salones. Una vez extinguido el incendio, el remolcador de este puerto, ***Montebelo***, la embarcación de Salvamento Marítimo ***Antares*** y un pesquero de pabellón italiano, que había sido retirado horas antes del muelle que iba a ocupar el ***Arkona***, colaboraron conjuntamente en las labores de atraque del buque, operación que se veía bastante dificultada por el mal tiempo. Por suerte el acaecimiento no había tenido lugar cuando navegaba por alta mar. Serían los propios tripulantes, a mano, quienes irían lascando y virando las gruesas estachas para aproximarle al muelle. La maniobrafinalizó sobre las 09:45 horas de la misma mañana. Tras comprobarse que no habían heridos y que el incendio había sido totalmente controlado, tanto los bomberos como las ambulancias se retiraron del lugar del siniestro. Tan solo sería necesaria la reposición de los equipos de dióxido de carbono.

Aquel crucero turístico por el Mediterráneo había acabado bruscamente. Algunos de los pasajeros abandonaron el puerto en diferentes taxis de alquiler, aunque mayoría esperaría hasta casi las catorce horas para ser recogidos en seis autobuses que los trasladó hasta un hotel a la espera de poder embarcar un avión que les devolvería a su lugar de origen. El buque quedaba amarrado a la espera de la llegada de un inspector de la agencia aseguradora Lloyd's, de Londres, quien valoraría los daños sufridos tanto en el casco como en la sala de máquinas. Y de esta suerte permaneció amarrado en Mahón durante varias semanas a la espera de la solución y reparación de todos los daños producidos.

NAUFRAGIOS Y PECIOS EN LA COSTA DE MENORCA

PARTE I

2 - TIEMPOS DE GUERRA

PECIO AVIÓN JUNKERS JU 88 A4 (LUIS AMELLER)

Capítulo que recoge los diversos acaecimientos que han tenido lugar como consecuencia de algún conflicto bélico. Tales son hundimientos, internamientos, desapariciones, averías, etc. Durante el mes de junio de 1916, numerosos países se encontraban metidos de lleno en la Primera Guerra Mundial, lo cual afectaba igualmente al tráfico marítimo. El mando aliado había trazado una ruta para el tráfico marítimo que estaría más o menos custodiada por sus unidades navales recomendándose se siguiera la misma en un intento de evitar acciones de guerra por parte de unidades enemigas que pudieran permanecer al acecho.

> 2.1 *MARIO CI*

Serían poco después de las ocho de la mañana del día 20 de junio de 1916 comenzaban a circular rumores entre los habitantes de Maó de que a la cala de *Biniancolla* habían llegado varios tripulantes de un barco italiano que, según se decía, había sido torpedeado por un submarino. Ello venía como resultado de que sobre las ocho menos cuarto de la tarde anterior había ido a visitar al comandante de Marina el pescador don Juan Catchot Fuxá dándole conocimiento de la noticia que se refería a la llegada a dicha cala de 9 náufragos italianos sobre las cuatro de la tarde a bordo de un bote a vela. Entre ellos se encontraban el capitán y el piloto del barco siniestrado que, al parecer, transportando un cargamento de sacos de harina había sido torpedeado a treinta millas al S de la Isla por un submarino, al parecer, austríaco.

El pescador había manifestado al comandante de Marina que se encontraba atracado en la cala conversando con otros trabajadores del gremio como él, cuando de pronto vieron pasar con rumbo E una embarcación que portaba un tipo de aparejo que no era muy usual en estos parajes, lo cual les llamó poderosamente la atención. La embarcación había continuado navegando hasta llegar al *Pas de l'Aire*, impulsada por el fuerte viento reinante ese día y cuando llegaba al punto mencionado, cambió de bordada poniendo proa a la cala en que se encontraban los pescadores ya que, sin duda, los tripulantes del bote habían visto las embarcaciones que allí se encontraban amarradas. Una vez llegaron a tierra, fueron socorridos por éstos con cuanto tenían, que no era mucho, ofreciéndose en ayudarles en cuanto estuviera en su mano. Los otros pescadores eran Rafael Rosselló, patrón de la barca ***Rafael*** y Ferrario Rosselló, patrón de la ***Margarita***. Al escuchar los hechos, el comandante avisó inmediatamente al delegado del Gobierno y al cónsul italiano quienes se pusieron de acuerdo para atenderles con los auxilios necesarios. Poco después entraban en su despacho el director de Sanidad Exterior y el jefe de la Estación Torpedista del Arsenal ofreciendo igualmente sus servicios. El cónsul salió inmediatamente hacia la citada cala, recogiendo de paso al médico y al farmacéutico de la población de Sant Lluís por si eran necesarios sus servicios. Aquellos náufragos habían llegado hambrientos y portando el ánimo muy decaído e incluso algunos de ellos se encontraban casi desnudos al tener que haber abandonado el barco precipitadamente. Por fortuna y una vez practicado el correspondiente reconocimiento médico por el médico, se dictaminaría que su salud era perfecta. Decididos a continuar el viaje hasta Maó por mar, uno de los marineros del bote ***Rafael*** embarcó con ellos y los ayudó a llegar hasta el puerto. El grupo de náufragos formaba la tripulación de la ***Mario Ci***. Se trataba del primero de una serie de seis embarcaciones de transporte, de diferente pabellón, que serían atacados en plena navegación por fuerzas enemigas cuando se encontraban por estas aguas. Se trataba de una goleta de bandera italiana de 350 toneladas de desplazamiento y matriculada en Génova que se dirigía, al mando del capitán Sig. Giuseppe Garietti, desde Tabarca (continente africano) hacia el puerto catalán Palamós, transportando un cargamento de corcho para la consignataria Sres. Mata e Hijos. Al encontrarse a unas 30 millas del *Cap de Cavalleria*, en la costa norte de Menorca, emergió ante el barco un submarino que primeramente les largó un cañonazo, lo que hizo que el capitán italiano ordenara parar inmediatamente la máquina. Este submarino se haría famoso y temido por todos olos buques que navegaban por

Lothar von Arnauld de la Perière

esta zona del Mediterráneo. Parece ser que su comandante era el Kapitän leutnant Lothar von Arnauld de la Perière, que llegaría a convertirse en el patrón de submarinos más exitoso de todos los tiempos, un récord que aún se mantiene. Durante su carrera en tiempos de guerra, hundió 194 barcos por un total de 454.000 toneladas, siempre estrictamente de acuerdo con las reglas del premio, a menudo con el cañón de cubierta de 88 mm de su barco. Su desempeño de patrullaje fue calificado de sobresaliente: en abril/mayo de 1916 hundió 23 barcos, totalizando 68.000 toneladas en un patrullaje de cinco semanas y en julio/agosto de 1916 en cuatro semanas hundiendo 54 barcos, totalizando 91.150 toneladas, utilizando únicamente torpedos en 4 ocasiones/ataques. Murió en un accidente de aviación en el aeropuerto de Le Bourget, cerca de París, Francia, en 1941. Continuando con sus explicaciones, los náufragos indicaron que, seguidamente, desde el sumergible se les ordenó arriar uno de los botes con uno de los oficiales de a bordo que debía de acercarse hasta su posición. Una vez estuvieron a su costado, un oficial del submarino les preguntaba su nacionalidad, a lo que se contestó que "italiana". Y mientras un tripulante del submarino procedía a enarbolar una bandera austríaca en la torreta, el oficial exigía del capitán Garietti toda la documentación del buque, al tiempo que le ordenaba abandonar la goleta sin pérdida de tiempo. Finalmente y tras analizar la documentación, que no devolvería, les concedía una hora con el fin de que pudieran pertrechar el bote de salvamento en el cual iban a quedar. La tripulación abandonaba el barco que, poco después, era incendiado y se hundía ante sus consternados ojos. El submarino arriaba su pabellón y se sumergía nuevamente, dejando al desamparo y a su suerte a los tripulantes italianos que se encontraban a bordo del bote. Estos ponían rumbo a Menorca, teniendo que luchar duramente contra las corrientes hasta lograr poner pie a tierra en la cala de *Biniancolla*, treinta y seis horas después de haber sido obligados a efectuar el abandono. Invitados a trasladarse por tierra hasta Maó para dar parte a las autoridades de todos estos hechos, declinaron hacerlo en esas condiciones, reanudando el viaje por mar hasta llegar a puerto, donde serían recibidos por el cónsul italiano. Estaba compuesta la tripulación por personal muy joven. El comandante de Marina les ofreció alojamiento en el Arsenal pero finalmente serían alojados en las fondas de la ciudad. Este hecho, que parecía ser un caso aislado, sin embargo no sería así puesto que el día 25, don Miguel Mercadal, patrón del pailebot denominado ***Flor del Mar***, daría cuenta de que al hallarse a unas cuarenta millas al NE del *Cap Bajolí* se le acercó muy rápidamente un submarino de gran tonelaje. El comandante del mismo le preguntó por su nacionalidad, destino y carga que transportaba. Conocido ésto les dejó continuar, sumergiéndose poco después.

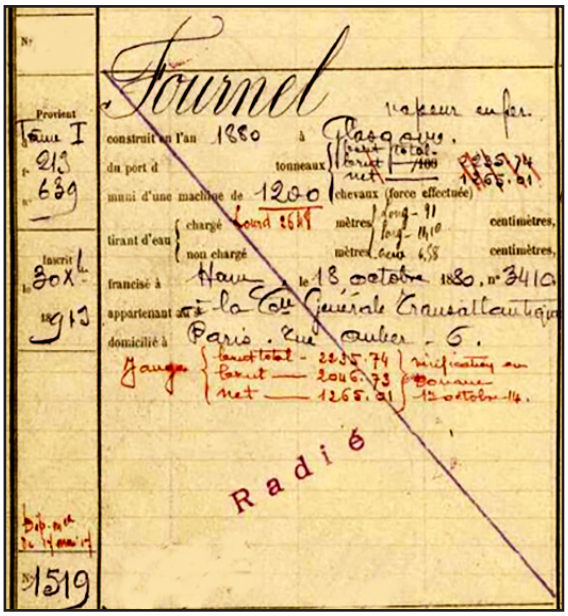
> 2.2 *FOURNEL*

Transcurrían las tres de la madrugada del día 26 de junio de 1916. A esa intempestiva hora llegaba al refugio de pescadores del puerto de Fornells otro bote de salvamento transportando diecisiete tripulantes y el primer oficial, parte de la tripulación del vapor francés ***Fournel***, un viejo conocido en el puerto de Maó por haber permanecido en él durante un tiempo tras una avería seguida de embarrancamiento, que dijeron había sido torpedeado a las siete de la mañana del día 25 por un submarino.

La población comenzó a encontrarse intranquila ante las noticias de los últimos días. Por la prensa se había sabido que submarinos, no se sabía si austríacos o alemanes, estaban batiendo la zona comprendida entre la Península y las Illes Balears. El velero italiano ***Calami*** había sido torpedeado cerca de Barcelona; la goleta de igual nacionalidad ***Giossepina*** a cincuenta millas de Vinaroz (Castellón), mientras que el vapor francés ***Herald*** era hundido a cuarenta millas de Castellón. Pero la presencia de la tripulación del ***Fournel***, y el caso de la ***Mario Ci***, indicaban claramente que el área de operaciones se había establecido ya muy cerca de la Isla.

No se hicieron rogar y, con el

altruismo característico de los *fornellers*, se atendió rápidamente a los náufragos. Por las explicaciones que dieron éstos supieron que se trataban tan sólo de una parte de la dotación del vapor. El resto, entre los cuales se encontraba el capitán, había embarcado en otro bote que tomaría tierra en la playa de cala *Tirant*, al W de aquella población. El vapor había sido hundido a cañonazos por un submarino, al parecer austríaco, a unas sesenta millas de distancia del *Cap de Cavalleria* cuando se dirigían hacia el puerto de Argel procedentes de Port Saint Louis du Rhône (sur de Francia), de donde habían salido el 24 con un cargamento de bocoyes vacíos. Como se ha citado, era este barco un viejo conocido en el puerto de Maó, a raíz de haber embarrancado unos meses antes en el *Baix des Moro* existente en la bocana. Desplazaba 1.865 toneladas y continuaba al mando del capitán Mr. Bonelli.



El submarino agresor había aparecido a unas tres millas de distancia y sin aviso previo alguno, había comenzado a dispararles con uno de los cañones que llevaba en la cubierta. El ***Fournel*** había izado bandera blanca rápidamente y, a pesar de ello, el submarino continuó disparándoles, cayendo los proyectiles muy cerca de la línea de flotación del barco. Ante el siniestro panorama que se les presentaba, el capitán ordenó que fueran botados los dos botes de salvamento. A todo esto el submarino se les había acercado y conminaba al capitán del mercante a que se aproximara. El comandante le pidió la documentación del barco, a lo que se respondió que se encontraba a bordo. Antes de echarles su barco a pique, el comandante del submarino, que enarbolaba bandera austríaca y no llevaba pintada en sus amuras identificación alguna, les autorizó para que se proveyeran de los alimentos necesarios que llevasen a bordo siendo posteriormente atentamente despedidos por la dotación del submarino. Poco después subían a bordo del mercante varios de ellos y tras realizar un registro, colocaban varias bombas en sus bodegas. A pesar de que éstas estallaron, continuaron cañoneándolo hasta hundirlo sobre las nueve de la mañana. El ***Fournel*** hundió primero su popa, quedando en posición vertical con la proa mirando hacia el cielo, como si quisiera negarse a terminar sus días de vida de modo tan informal, pero poco a poco acabó por irse definitivamente a pique.

Poco después llegaba a la población pescadora el agente consular italiano señor Mir que organizaba lo necesario para que los franceses fueran atendidos debidamente. Mientras tanto el cabo de Mar destinado en Fornells pasaba un comunicado a la Comandancia de Marina de Maó, informando sobre todo lo sucedido tras lo cual, tras ser avisados, salían por carretera el cónsul francés señor Deloffre y los señores Escudero y Goñalons, representantes en Menorca de la compañía propietaria del buque. Entre los náufragos había dos africanos que por su color eran objeto de la curiosidad de las gentes del pueblo, quienes no estaban acostumbrados a codearse con gentes de otras razas. En total sumaban treinta y seis hombres. Continuando con la descripción del submarino, los náufragos manifestarían que no creían que fuera austriaco su agresor sino alemán, que actuaba camuflado. Tenía una eslora aproximada de unos 80 metros desplazando unas 80 toneladas. Llevaba emplazados dos cañones, uno a proa y otro a popa y tenía montados 3 periscopios.

> 2.3 *CLARA*

A la una de la tarde de ese mismo día llegaban a Maó a bordo del bergantín ***Narciso Parés*** otros treinta náufragos que habían sido rescatados cuando se encontraban a la deriva tras el hundimiento de un nuevo buque italiano, también torpedeado por un submarino. El hundido era el magnífico vapor denominado ***Clara***, de 3.534 toneladas de desplazamiento y con matrícula del puerto de Génova, que llevaba tan sólo dos años en servicio, por lo que era prácticamente nuevo. Pertenecía a la sociedad Italia di Navegazione. Había salido de Porto Ferraio (muy cerca de Livorno) la noche del 23 de junio y se dirigía en lastre al puerto de

Norfolk, al este de Virginia (EE.UU.) para cargar carbón en ese puerto hullero. Al encontrarse a unas ochenta y cinco millas del *Cap de Cavalleria* y siendo las tres de la tarde del día 24 se les apareció de pronto un submarino que tras concederles diez minutos para abandonar el barco disparó contra su línea de flotación hundiéndolo sin más complicaciones. Le había largado tres disparos: uno en el centro y los otros dos en ambos extremos. Un cuarto cayó a tres metros escasos del bote de salvamento.

Primeramente, varios miembros de la dotación habían subido a bordo para incautarse de la documentación del carguero. A sesenta millas de la costa, exactamente en la posición 40° 30' N y 05° 30' E, fueron recogidos por el bergantín español que iba al mando del capitán don Juan Casasa, siendo conducidos hasta el puerto de Maó. El cónsul señor Taltavull salió inmediatamente hacia Es Castell, donde parecía iban a ser desembarcados pero se encontró que el bergantín los había desembarcado fuera de puerto y éstos continuaban hacia el interior del puerto a bordo de dos embarcaciones de esa población, una de las cuales iba patroneada por el práctico señor Vila. Sobre las cuatro de la tarde desembarcaban en el *Moll de sa Consigna* donde les aguardaba el director de Sanidad Marítima, don Enrique Quintero, acompañado de su secretario y poco después se presentaba el 2° comandante de Marina.

El personal de Sanidad instruyó el expediente correspondiente, dictándose también las órdenes para que les fueran desinfectadas las vestimentas según las normas sanitarias vigentes. La marinería cenó en el Arsenal mientras que la oficialidad lo hacía en el propio domicilio del cónsul. La armadora local La Marítima concedió tanto las vituallas como los pasajes gratuitamente a los náufragos del ***Fournel*** y del ***Clara*** para que viajaran a bordo del ***Menorquín*** hasta Barcelona el día 27, a fin de que desde esa población fueran repatriados hacia sus respectivos países. El capitán del vapor italiano contaba a su llegada a tierra que el submarino, tras hundir la nave, se dirigió a toda máquina a interceptar a otros dos vapores que se veían a escasas millas, que igualmente fueron cañoneados sin que se supiera la suerte que habrían corrido sus tripulantes. Se suponía que uno de ellos era el ***Fournel***. Por su parte, el capitán señor Casasa dijo que el sonido del cañoneo entre la Península y Baleares era incesante y que de continuo se oía el pitar desesperado de las sirenas de los buques atacados en demanda de auxilio.

> 2.4 *ROMA*

Pero aún hubo más, porque a las cinco de la mañana del 28 de junio entraban en Maó otro grupo de hombres a bordo de un bote salvamento que manifestarían ser la dotación del buque nombrado ***Roma***, que a las dos de la tarde del día anterior, cuando se encontraban navegando a unas veinticuatro millas al E de Menorca, emergió ante ellos un submarino que puso proa hacia su barco rápidamente. Primero les largó un cañonazo y, acto seguido, otro que les pasó un poco por alto, con signos evidentes de peligro para el capitán y para quienes se encontraban en esos momentos en el puente del buque.

Su comandante se acercó y, en español, solicitó al capitán la documentación del buque al propio tiempo que les anunciaba que les daba cinco minutos para abandonar el barco. Como apareciera en el horizonte otro vapor, partió inmediatamente a su encuentro dejando a bordo una parte de su dotación convenientemente armada a fin de que sus órdenes se cumplieran sin demora: "...cosa que hicimos rápidamente. Embarcamos en los botes. Poco después llegaba nuevamente el submarino que, tras embarcar al retén que había dejado a bordo torpedeaba acto seguido el flanco del ***Roma***, que se hundiría poco después. El submarino enarboló entonces una bandera austríaca, aunque con seguridad su tripulación era alemana...".

Se trataba el ***Roma*** de una buque de pabellón italiano de 1.582 toneladas de desplazamiento, perteneciente a la matrícula de Catania, que transportaba en el momento de ser atacada 3.500 toneladas de carbón. Navegaba bajo las órdenes de su capitán, Sig. Antonio Giffrida, llevando una dotación de 27 hombres compuesta por un primer oficial, 2 maquinistas, 1 agregado, 1 contramaestre y otros 21 hombres entre marineros y fogoneros.

Una vez hubieron embarcado todos en el bote improvisaron unas velas de fortuna que les ayudarían a navegar hasta el puerto de Maó, a donde llegarían pasadas las cuatro de la tarde, amarrando también en el *Moll de sa Consigna*. Repuestas parcialmente sus fuerzas, se dirigieron a entrevistarse con el cónsul italiano, por quien serían perfectamente atendidos. En la bocana del puerto se habían encontrado con las dos embarcaciones de los pescadores que ya han aparecido en esta historia, ***Rafael*** y ***Margarita***, que les remolcaron hacia el interior. Los náufragos

U-35 ABARLOADO AL CARGUERO *ROMA* EN EL PUERTO DE CARTAGENA

definirían el submarino que les atacó como de unos 80 metros de eslora y que llevaba un cañón a proa de unos 75 mm. y una ametralladora a popa, con la particularidad de llevar, según parecía, tres periscopios montados. Algunos tenían heridas y magulladuras, consecuencia directa del precipitado abandono de su barco, de las que serían atendidos por el doctor Pons Marqués.

> 2.5 *MONGIBELLO*

También el carguero ***Mongibello***, que iba al mando del capitán Sig. Montuosi, sería hundido por el solitario submarino que merodeaba las costas de la Isla. Su tripulación, formada por treinta y un hombres, llegó a Maó a bordo de tres botes de salvamento poco antes de las nueve de la mañana del mismo día. El vapor, de 4.792 toneladas, estaba matriculado en Messina y, procediendo del puerto americano de Baltimore, se dirigía hacia Génova transportando un cargamento completo de avena.

Los tripulantes informaron que el día 27 había emergido ante ellos un submarino que se dirigió hacia el barco. Parte de su dotación subió a bordo, solicitando la documentación que, una vez entregada, quedaba incautada. Mandaron entonces desembarcar a los sorprendidos tripulantes del mercante, a los que harían embarcar sin contemplaciones a bordo de tres de los botes de salvamento del buque, llevando poca ropa y escasos alimentos, dada la premura de tiempo. Posteriormente lo abandonarían los agresores y, desde el submarino, procedían a cañonearlo por siete veces hasta lograr hundirlo. Los hechos tenían lugar a unas 50 millas al SE de la Isla. El submarino se retiró inmediatamente poniendo rumbo a toda máquina hacia un nuevo barco que estaba a la vista.

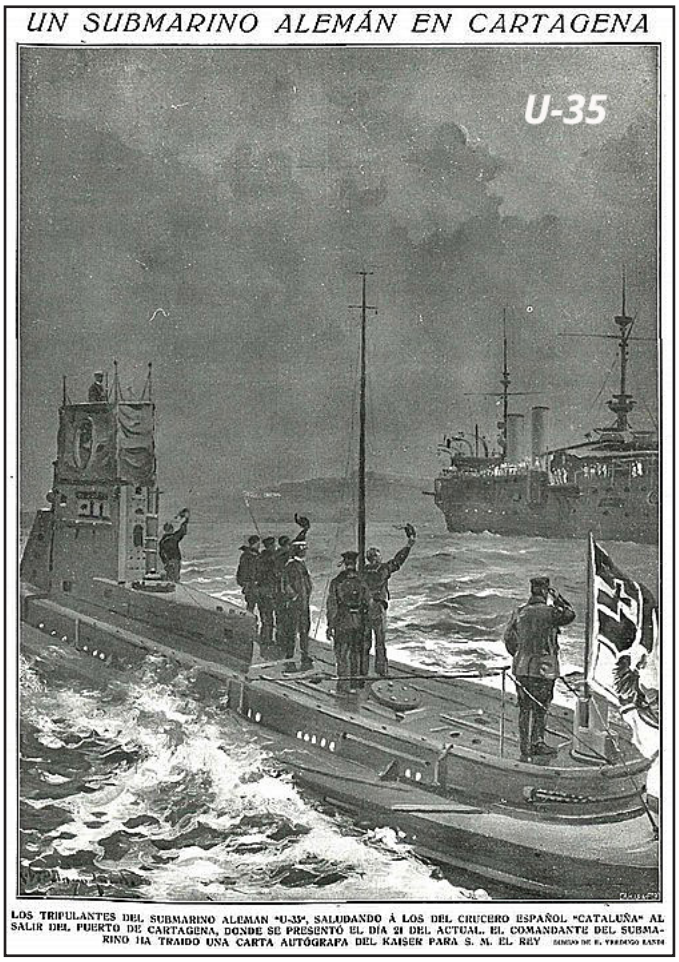
Tras quedar sólos y abandonados a su suerte, los náufragos izaron entonces unas improvisadas velas y pusieron rumbo hacia Maó donde fueron atendidos debidamente por las autoridades sanitarias, que les aplicaron a sus ropajes las normas en vigor, facilitándoles al propio tiempo el que les faltaba.

Los comentarios se iban extendiendo entre la población, tanto en el muelle como en las inmediaciones del Consulado, y poco a poco irían subiendo de tono, condenándose con duras palabras a quienes atropellaban a las gentes indefensas de la mar y no beligerantes y no faltaban quienes preconizaban si los austroalemanes no se estarían adelantando a España en colocar bases navales en las islas Baleares. Se había solicitado al Ministerio de Marina que se destinase a esta zona y con base en el Arsenal, un buque de guerra que protegiera estas costas, lo que sería denegado con la contestación de que la flota estaba en esos momentos copada en otros servicios de protección.

Los últimos náufragos llegados fueron alojados en el Hospital Civil que, por aquel entonces, se hallaba ubicado en la carretera de Sant Lluís.

> 2.6 *PINO*

Y no tocó mejor suerte al ***Pino***, igualmente de pabellón italiano al que el submarino, sin previo aviso alguno, comenzó a largarle varios cañonazos sin tirar a dar, cayendo los proyectiles alrededor del barco. Su capitán, Sig. Ferrari, vistos los acontecimientos, ordenó a su tripulación que se arriaran sin pérdida de tiempo los botes de salvamento y que embarcaran en ellos. Por su parte el submarino, al observar los movimientos de la tripulación italiana, cesaron en sus disparos, ordenando el comandante que el bote que llevaba a bordo al capitán se acercara a ellos, interrogando la procedencia y el destino, así como que le entregara la documentación. Respondióle el capitán que la documentación no se la podía entregar por haber quedado a bordo del barco que les habían obligado a abandonar. Subió entonces parte de la dotación del submarino y tras, realizar un rápido registro, colocaron explosivos en sus bodegas que, tras estallar, harían hundir lentamente al buque.



Cuando sus tripulantes lo perdieron de vista, aún se mantenía a flote en parte. El barco estaba matriculado en Génova y había fondeado en Maó el mes de diciembre último con objeto de reparar unas averías. En el momento de ser interceptado procedía del puerto inglés de Swansea y transportaba un cargamento compuesto por 2.219 toneladas de carbón mineral con destino a Savona. Fue hundido, también el día 27, a una distancia de 60 millas al través de la bocana del puerto de Maó. Todos parecían coincidir en la falsa nacionalidad del submarino que, aún llevando izada la bandera austríaca, el acento de todos sus tripulantes era claramente alemán.

En primer lugar llegó a Maó uno de los botes con 11 tripulantes, que lo haría sobre las once de la mañana. Al cabo de media hora ganaba la bocana el segundo, con el capitán y el resto de la tripulación a bordo. Los marinos italianos fueron alojados en la Casa de la Misericordia. Las tripulaciones de estos tres últimos barcos fueron muy bien atendidos tanto por las autoridades como por la misma población. El personal de la Oficialidad había sido alojada en los hoteles Central y Bustamante, mientras que la marinería lo hacía en el Arsenal. El cónsul, que el día 29 celebraba su onomástica, invitó a todos a un vermouth ofrecido al mediodía en que también se celebraba la fortuna de los hombres de la mar italianos de que no hubieran tenido que lamentar bajas personales, lo que les permitía a todos estar en esos momentos reunidos.

Serían obsequiados con pasaje y alojamiento gratuitos por La Marítima y así poder viajar a Barcelona, para desde allí continuar su repatriación. Numerosa población mahonesa decidió bajar aquel día al muelle en compacta y numerosísima multitud, en la que no había distinciones sociales de ningún tipo, dispuesta a despedir a los 157 náufragos que marchaban de la Isla. La prensa local se refería a estos hechos: "Los aliadófilos llevados de sus sentimientos no hay para qué decir que estuvieron expresivos, al par que correctos, sin agraviar a nadie. Los germanófilos

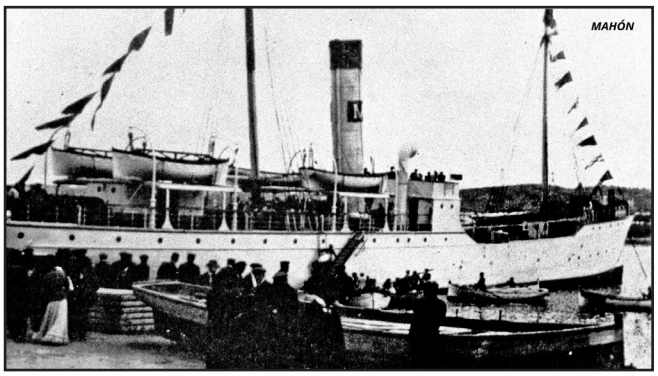
(los había también en gran número) sin abdicar de sus opiniones, supieron atenerse al dicho 'lo cortés no quita lo valiente' y cumplieron deberes de cortesía y hospitalidad. Ni un grito, ni un ademán, ni una expresión mortificante por parte de nadie..."

Al partir el buque, los italianos explosionaron vitoreando a la España hospitalaria, a Maó y al Consulado de Italia. En el muelle se encontraban las autoridades civiles y militares; los cónsules de Italia, Francia e Inglaterra, paisanos, militares, etc. Como detalle anecdótico habría que añadir que los italianos regalaron al cónsul un perrito, "un ejemplar que suele ser siempre fiel amigo del hombre". El animalito también se había salvado con el personal de a bordo y quedó a vivir en Maó, como recuerdo viviente del episodio.

Y no hubo más. El día 1 de julio unos pescadores locales que se encontraban faenando a unas seis millas de distancia de la bocana del puerto de Maó avistaban, consternados, a un submarino que emergía muy próximo a la zona en que estaban ellos. Sin embargo, tras observarlos durante unos minutos, volvía a sumergirse en las azules aguas de nuestro mar. Nunca más se supo de sus macabras andanzas.

> 2.7 *MAHÓN*

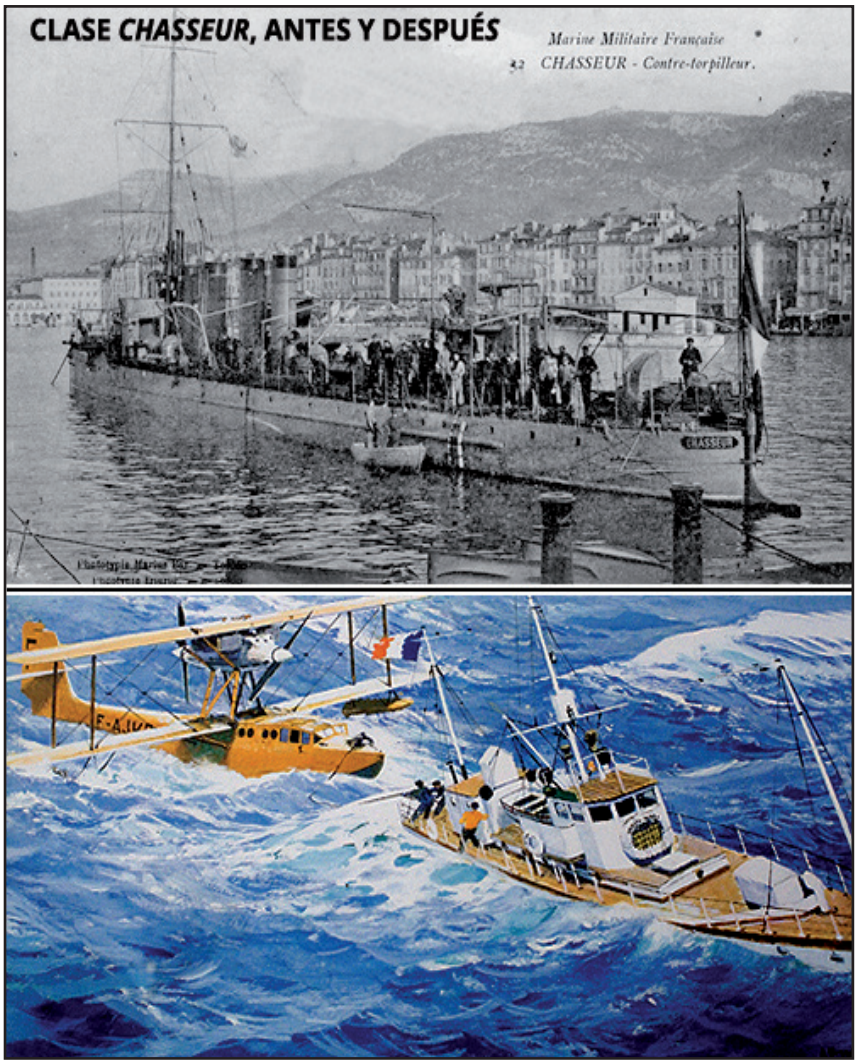
Cuando al amanecer del 2 de junio de 1917 el vapor correo ***Mahón*** se encontraba navegando desde Alcúdia con destino a Maó, emergió no muy lejos de él un submarino que le largó dos cañonazos de aviso, haciéndole parar. Uno de los proyectiles según testigos cayó a escasos 30 metros de la proa del barco. Se dijo que la causa fue que no había podido distinguir los colores de la enseña española que llevaba pintados en ambos costados y que tampoco llevaba en esos momentos izado en el pico del palo pabellón alguno que lo identificara. Este último punto fue reconocido como cierto. Una vez enarbolada la bandera española, el submarino se alejó de la zona sin hacerle daño alguno.



> 2.8 *CHASSEUR-91*

* Cuando transcurrían aproximadamente las diez de la mañana del 25 de octubre de 1937, en plena Guerra Civil española, los hombres apostados en los puestos de vigilancia de la población marinera de Fornells avistaban sobrevolando sobre el cielo de la bahía un hidro perteneciente a la escuadrilla italiana con base en Mallorca. En sus tranquilas aguas no había en esos momentos otra embarcación de gran porte más que la nodriza de la compañía Air France, la que tenía su base en este puerto, el ***Chasseur-91***, prestando un servicio de carácter totalmente civil y tras dirigirse directamente hacia el punto en que se encontraba fondeada ésta, le lanzó una ráfaga incendiaria, logrando prenderle fuego. Por fortuna en dicha agresión no se produjeron víctimas humanas puesto que su dotación se encontraba en esos precisos momentos en tierra.

Tales hechos comportarían el rechazo total de la población, calificándolos de atrevimiento sin respeto alguno ni a las leyes humanitarias, ni a los convenios internacionales, al atacar a todo buque en la mar indiscriminadamente fuera cual fuere su nacionalidad. El buque enarbolaba el pabellón francés y en sus costados llevaba pintada igualmente su bandera, detalles perfectamente visibles para los pilotos italianos, lo cual impedía perfectamente cualquier posibilidad de error. A pesar de todos estos detalles y de no existir en el puerto *forneller* ningún otro objetivo militar, el hidro descendió en el nivel de su vuelo a casi rasante para en el momento de sobrevolar el barco soltarle la carga incendiaria que le alcanzaría de lleno, lo que provocaría una gran explosión e incendio inmediatos. La tripulación corrió hacia el muelle para embarcar en sus botes a fin de acudir a apagar las llamas pero, el hidro, tras describir un amplio arco, volvía a efectuar varias pasadas enfilando el eje del puerto para caer sobre los muelles ametrallando y soltando nuevos proyectiles sobre el mismo, lo que haría recapacitar a la tripulación del buque que tuvo



que buscar refugio hasta que finalizara el ataque. Afortunadamente, esta vez tampoco habría víctimas, pero el incendio acabó con la nave, que almacenaba en su bodega una importante cantidad de gasolina. Finalizada la razzia, permaneció ardiendo por espacio de varias horas hasta terminar por hundirse definitivamente.

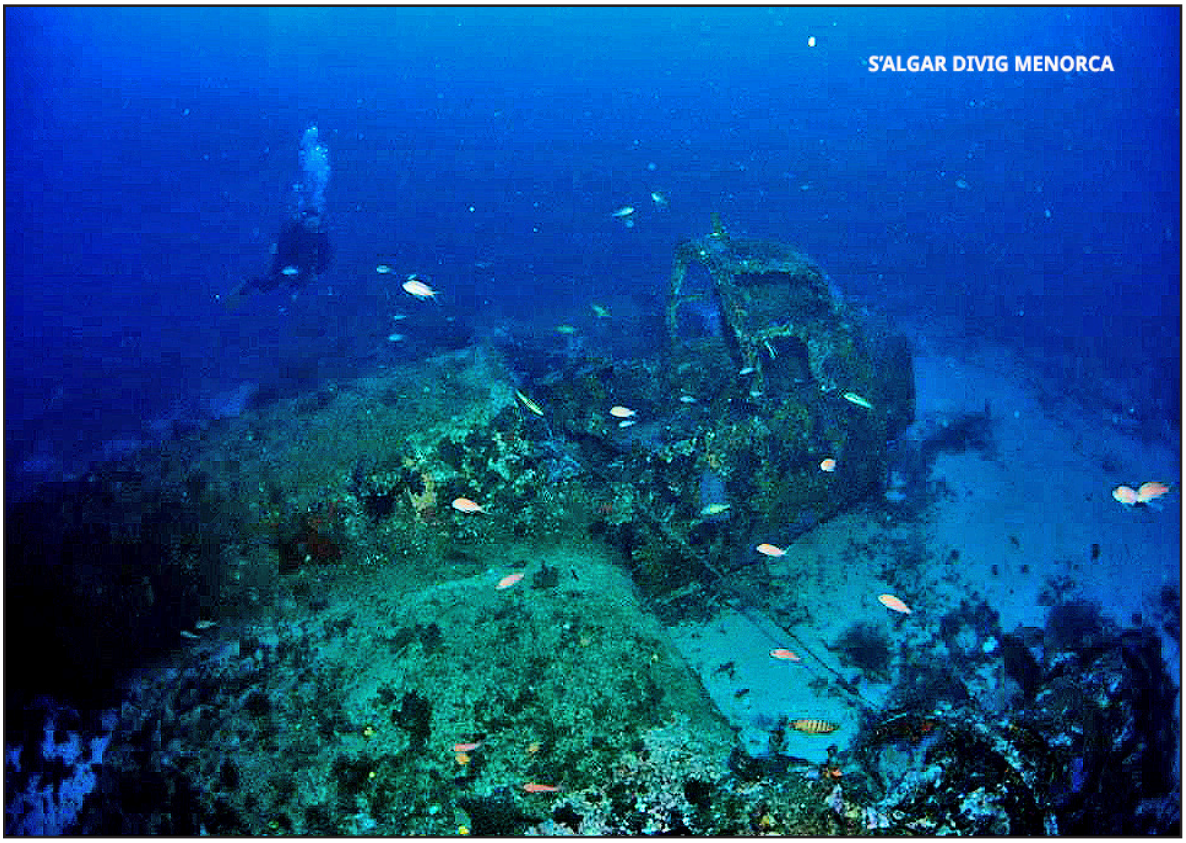
Días después de la agresión acaecida en Fornells, se abría en Maó a instancias del gobernador Militar una cuestación popular que se haría extensiva a toda la isla enfocada a restituir un buque de características semejantes al hundido a la compañía francesa. En cada Ayuntamiento se abrió una lista a partir del 1 de noviembre con esta finalidad. Para llevar a cabo el inicio de la recaudación en Maó se aprovecho el mitín de homenaje que debía de celebrarse en honor a la ciudad de Madrid y a sus defensores, que tendría lugar el 7 de noviembre en el Teatro Principal.

El 11 de mayo había llegado por primera vez a la Isla, amerizando en las aguas de la bahía de Fornells, el avión-postal de la compañía Air France que, tras haberse llegado a un acuerdo entre los gobiernos francés y español (Republicano), inauguraban una escala en Menorca, en su línea aérea Marsella-Argel. Al día siguiente los dos aviones, el que procedía de Argel, y el que venía de Marsella, hicieron su primera parada de conjunto. A partir de entonces el servicio se hizo de carácter regular, siendo uno de los primeros pasajeros en embarcar en uno de sus aparatos el entonces propio delegado del Gobierno de la República, don Francisco Mercadal. El establecimiento de la línea, sin embargo, no logró promover relieve alguno por parte de las distintas autoridades, a pesar de que suponía la única posibilidad de salir y entrar en Menorca, además de abrir una puerta que facilitara la llegada de productos de primera necesidad, como podrían ser medicamentos. También había llegado poco después el buque ***Chasseur-91*** para realizar los servicios de apoyo y avituallamento a los hidros franceses en sus escalas. El barco, con anterioridad, había sido una unidad de la Armada francesa preparada para la lucha antisubmarina que, tras ser dada de baja como tal, había sido reconvertida en barco de apoyo para su nueva misión.

> 2.9 *JUNKERS JU 88 A4 (Avión germano)*

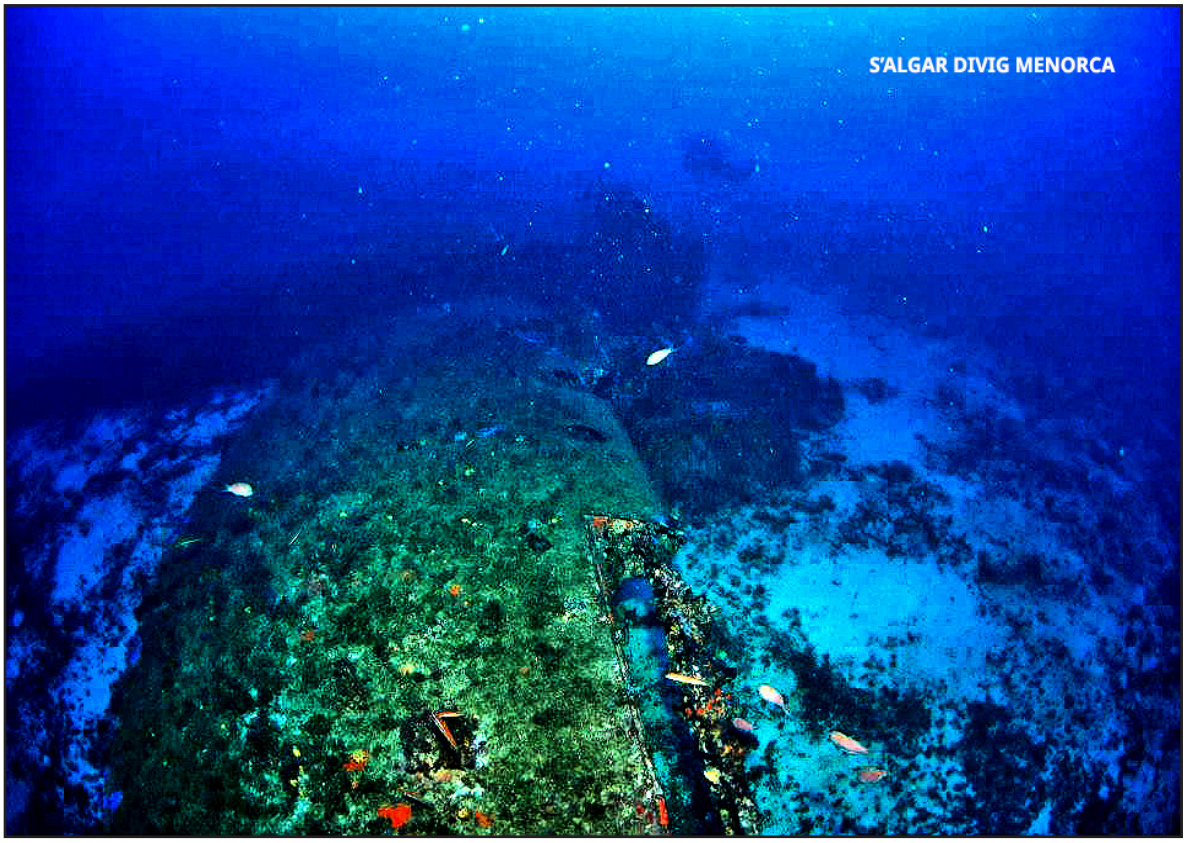
Amanecía lentamente el 24 de febrero de 1943 tras haber permanecido trabajando en sus faenas de arrastre con la embarcación del bou denominada ***Segundo Gaspar***, don José Melsión, de la cual era patrón y que navegaba con su hermano Gaspar, hallándose también a bordo Joan Terrassa, un marinero al servicio de las motoras de Transportes Militares de la Mola, que se embarcaba con ellos los días en que se encontraba franco de servicio.

En aquellos momentos venían navegando desde las costas de *migjorn*, como se conoce a la zona situada al sur de la Isla. Cuando se encontraban al través de la cala de *Biniancolla* pudieron observar un foco por encima de sus cabezas que rápidamente identificaron como procedente de un avión. Gaspar le dijo a su hermano que les estaba proyectando el haz de luz sobre ellos, pero éste le contestó que no era a ellos a quien enfocaba y, no dando mayor importancia al hecho, siguieron navegando en demanda del puerto de Maó. Cuando cruzaban el *Pas de l'Aire* observaron consternados que el avión que había encendido el foco caía al mar frente a ellos. Gaspar se lo indicó a su hermano y éste, una vez más, le contestó que seguro se lo estaba ima-



ginando y que lo que pasaba era que lo había perdido ya de vista.

Eran ya las seis de la mañana y la mar se encontraba en calma. Eran tiempos de plena guerra europea. Tanto insistió Gaspar que su hermano José decidió por fin y como precaución reducir la marcha de la embarcación y tan pronto se acrecentó el silencio comenzaron a escu-



char gritos de gente que sin duda pedía ayuda y que se encontraban por su proa. Tras observar cuidadosamente el horizonte, no tardaron en descubrir a varios hombres que se encontraban a bordo de dos balsas por su proa. Gaspar: "La luna salía sobre el alba porque todavía era oscuro. Nosotros distinguíamos unos por aquí y otros más allá. Entonces se acercaron hasta donde nos

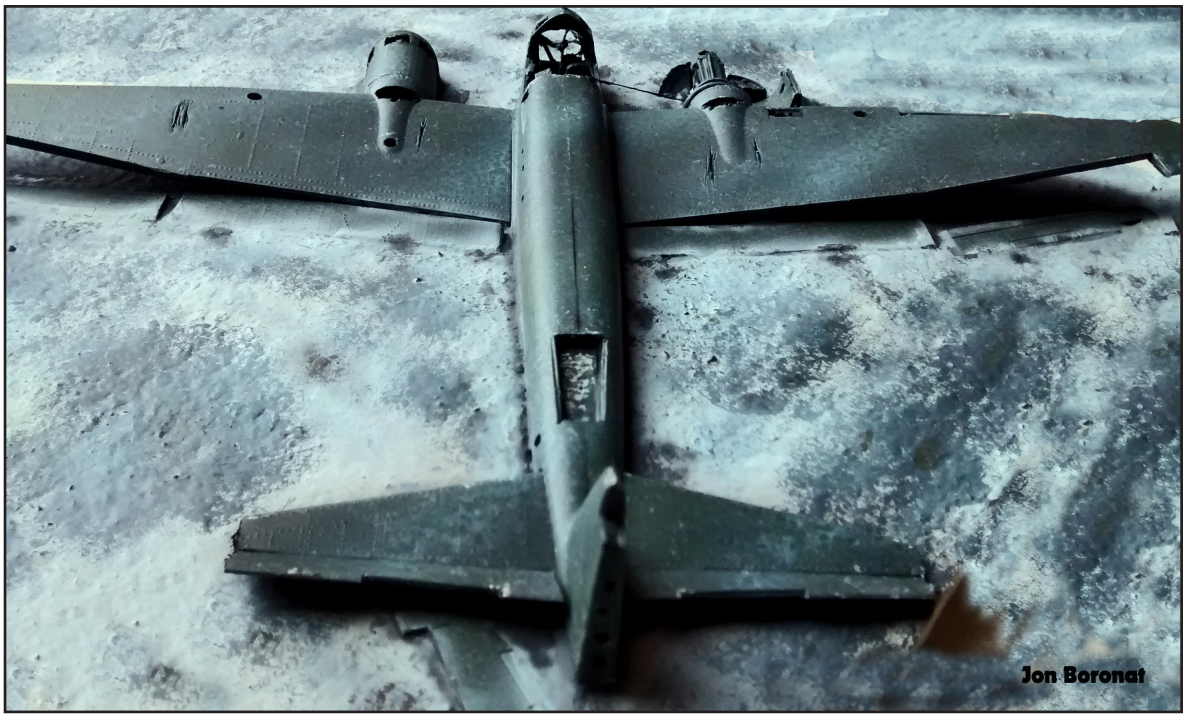
encontrábamos y tan poco estuvieron a nuestro costado fueron subiendo precipitadamente y como podían a bordo. Nosotros les decíamos que lo hicieran un poco más hacia la popa pero ellos se ve que entendían que no queríamos que subieran y no se soltaban de ninguna manera. Y éso que la cubierta en aquella zona quedaba muy alta y estaba llena de pescado que se amon-

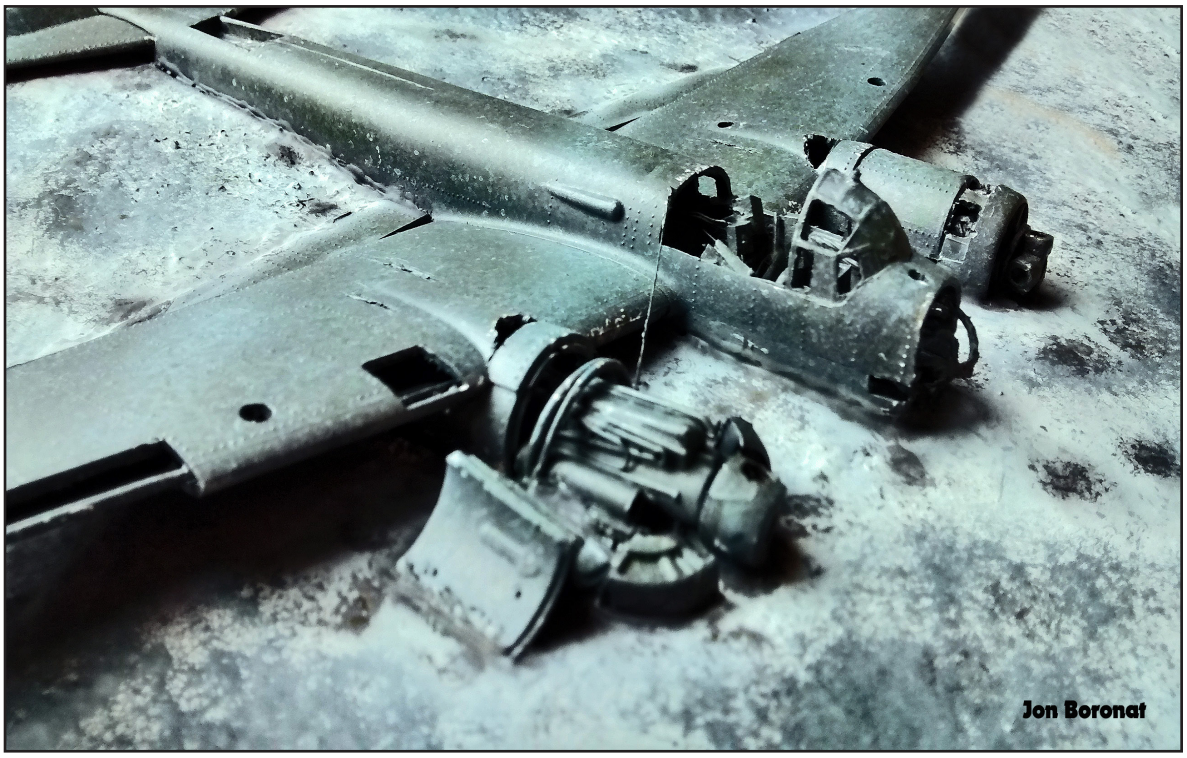
tonaba junto a la borda, puesto que las capturas habían sido aquella noche muy abundantes y había de todo, de forma que no faltaban entre ellos los *cap roigs*, arañas y *rascles*. Aquellos hombres ponían sus manos encima de la cubierta inconscientemente porque no los veían y aún así, a pesar de los dolorosísimos pinchazos que recibían, no se soltaban de ninguna manera. Se veía que apreciaban la vida y les aterrorizaba perderla". Cuando se encontraron por fin en cubierta, por sus explicaciones les dieron a entender que venían de bombardear Argelia.

Tales manifestaciones parece ser que no agradaron al piloto, que era un joven de no más de veinte años y se supone llevaba el mando de la tripulación porque inmediatamente hizo callar a todos sus compañeros. En total eran cuatro hombres. Por lo que pudieron o quisieron explicar, parecía ser que el avión había sobrevolado Menorca y cuando descubrió al pesquero, sus tripulantes debieron pensar que los marineros del mismo serían su salvación si planeaban sobre el mar, porque sin duda serían rescatados.

Con esta premonición les alumbraron con su foco a fin de que los pescadores se percataran de su presencia y de la maniobra que se prestaban a realizar amerizando por delante de su rumbo. Gaspar: "Nosotros llevábamos a bordo encendido un fogón alimentado por carbón de cok para calentarnos. Entonces les ofrecimos comida caliente pero ellos tan sólo quisieron comer naranjas. Otra acción que llevaron a cabo en cuanto estuvieron a bordo fue entregarnos todas las armas que llevaban encima, pudiendo observar que uno de ellos estaba herido en una pierna, llevando alojada una bala. Parece ser que se dirigían a Mallorca y mientras volaban se quedaron sin gasolina en el depósito. Cuando sobrevolaban Menorca estaban convencidos de que lo hacían sobre la isla vecina".

El avión se encuentra aún hoy a pique frente a la costa de *Alcalfar*, sobre el rumbo *Illa*



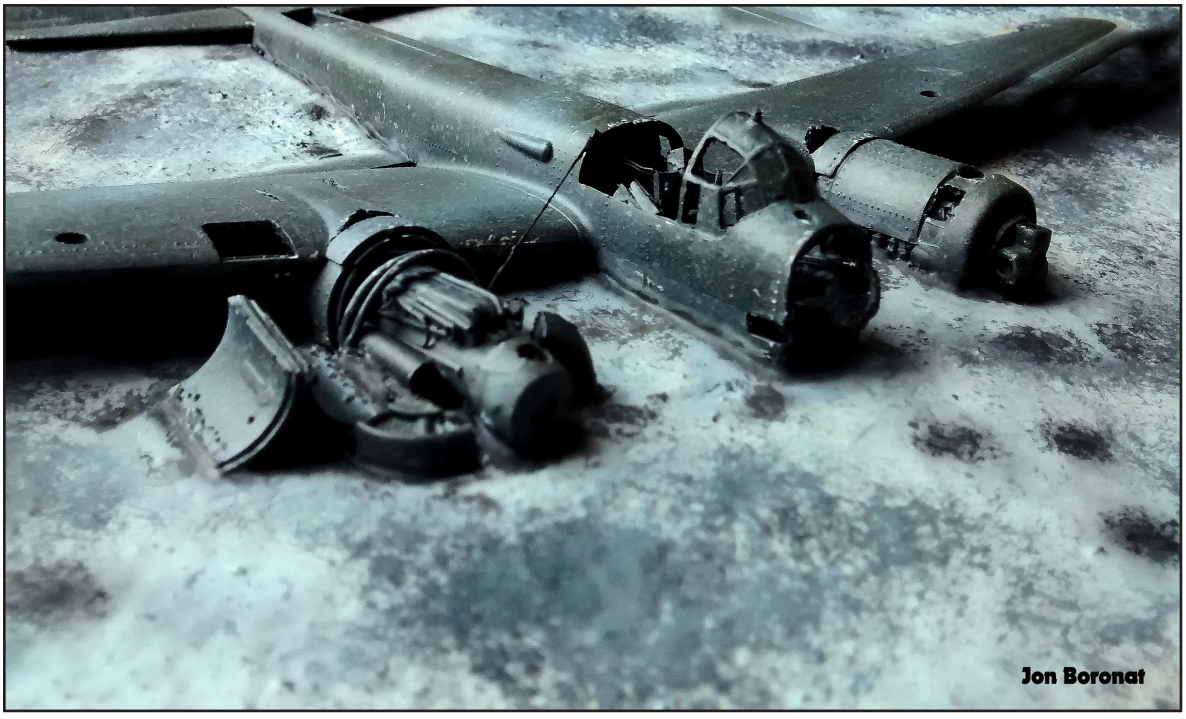


de l'Aire-Maó, quizás un poco más hacia afuera, sobre una media milla de la costa. "Lo sé porque nosotros hemos enganchado en él en un par de ocasiones nuestros aparejos al estar arrastrando". Tras haber dejado abandonadas a la deriva las balsas fueron recogidas por Jaume Reynés, otro pescador que acudía a calar sus redes por aquella zona. Cuando llegaron a puerto se dirigieron directamente a la Base Naval, con cuyo comandante los hermanos Melsión habían hecho buena amistad, teniendo en cuenta, además, que eran los propietarios de la barca que solía traer más pescado a puerto. "Pero dio la casualidad de que el hombre venía navegando al mismo tiempo desde Palma a bordo del ***Rey Jaime II*** y también había seguido la maniobra realizada por el avión alemán. El vapor había llegado a puerto antes que nosotros y, el comandante, que se encontraba ya en la Base, cuando nos vio llegar nos preguntó si llevábamos a bordo a los aviadores. Nosotros se los entregamos y entonces dio la orden de que se les comprara ropa de vestir

en la sastrería Obrador al ir completamente empapados y, tras facilitarles los correspondientes pasajes, fueron embarcados en el vapor rumbo a Palma aquella misma tarde".

Por cierto que el cónsul de Alemania se encontraba precisamente aquellos días alojado en el Hostal del Almirante, en el puerto. El representante germano les hizo llamar aquella misma tarde para hacerles objeto de un homenaje por el salvamento realizado, en cuyo transcurso les fueron entregadas simbólicamente unas medallas. Con presencia de las autoridades de la Isla se largaron varios discursos e incluso se sirvió un ágape. A los marineros de la barca les dieron cien pesetas a cada uno como recompensa, mientras que al patrón, José, fueron doscientas. El cónsul también les dijo que no tenía en aquellos momentos las medallas, pero que las recibirían en los próximos días. Gaspar: "La verdad es que no las llegamos a ver nunca, al igual que tampoco ningún otro tipo de reconocimiento por escrito".

El aparato, un ***Junker JU-88 A4*** sigue reposando en su cementerio particular, el fondo



del mar, sin más compañía que los peces y la vegetación marina que se ha apoderado del mismo. Las imágenes que se ofrecen a continuación han sido obtenidas por David Marqués Campillo, el 13 de septiembre de 2014. A continuación se insertan, también, nuevas imágenes gentilmente facilitadas por el colaborador de Menorca Atlas Náutico, el centro de submarinismo "S'Algar Diving Menorca".

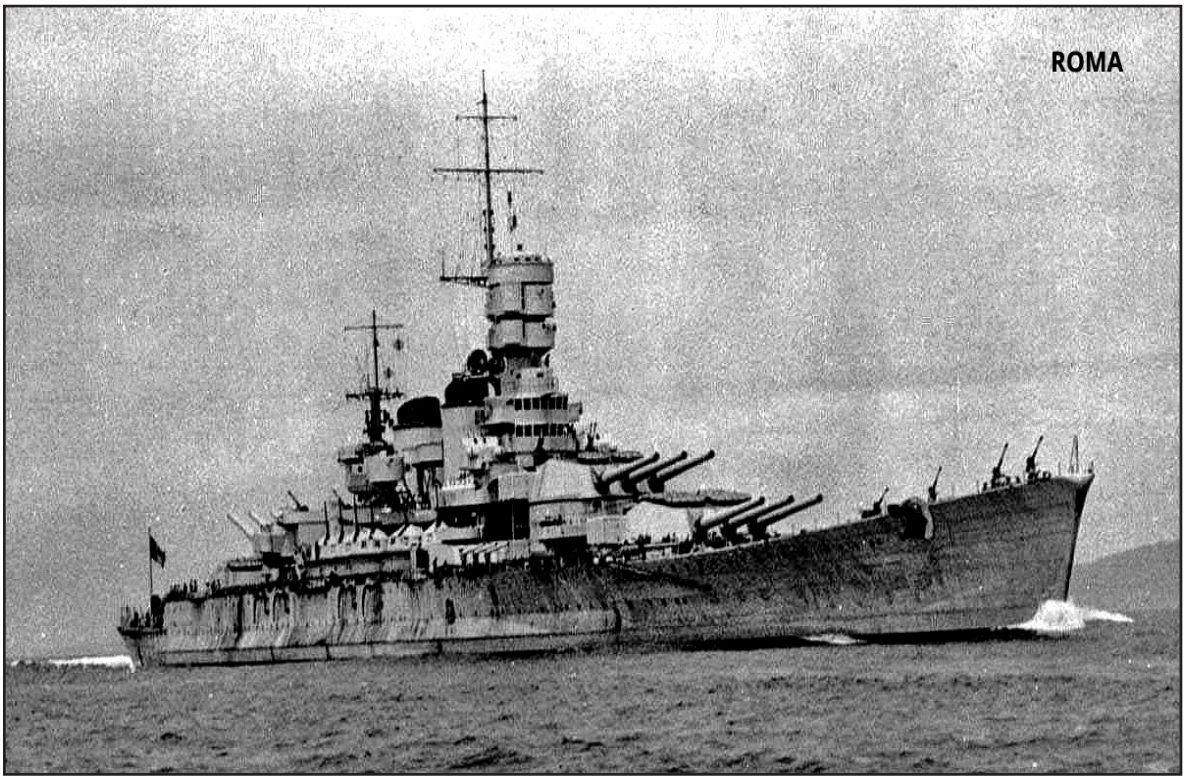
También y desde hace un tiempo, se halla expuesta en las dependencias del centro de submarinismo S'Algar Diving Menorca una magnífica maqueta del pecio construida por el escafandrista afín al mismo centro Jon Boronat, a la par entusiasta maquetista. Sylva Draisaitl, una de las responsables del centro, logró en su momento ponerse en contacto con la familia del piloto, suboficial Uffz Walter Faulhaber quien, curiosamente, continuaba viviendo en su país y, en 2016 iba a cumplir los 96 años de edad. Junto a él se encontraban en aquella fecha a bordo el Fw Georg Pimmerlein (bombardero-navegante), el Uffz Heinrich Kiener (Operador de radio-artillero popa arriba) y el Uffz Heinz Esper (artillero de la góndola inferior). El avión, como se ha citado, se trataba de un clase ***Junkers JU 88 A4*** (bombardero), matrícula 4D+MN, número Wur 140474, destinado al escuadrón de bombardeo II/KG30, que desde noviembre de 1942 tenía su base en Comiso, Sicilia (anteriormente su base estuvo situada en Noruega).

La misión que habían llevado a cabo esa jornada fue despegar de su base e ir a bombardear diversos objetivos argelinos, para tener que volver posteriormente a una de las bases germanas emplazadas en la isla de Cerdeña. El caso es que durante el viaje de regreso sufrieron la avería de uno de los motores, teniendo que continuar viaje con uno sólo, lo que les obligó a soltar parte del combustible con el fin de poder mantener la cota de vuelo en una altitud mínima de unos 50 metros para dirigirse a tierra. Se especuló posiblemente con confusión, pero la más cercana sin duda era la isla de Menorca. Y ya se sabe el resto de la historia.

Las imágenes de Jon Boronat nos muestran el avión tal y como era antes del accidente, en perfectas condiciones, por una parte, y las del pecio con los deterioros sufridos por la corrosión marina con el paso de tiempo, en una segunda maqueta. Sin duda, un minucioso trabajo.

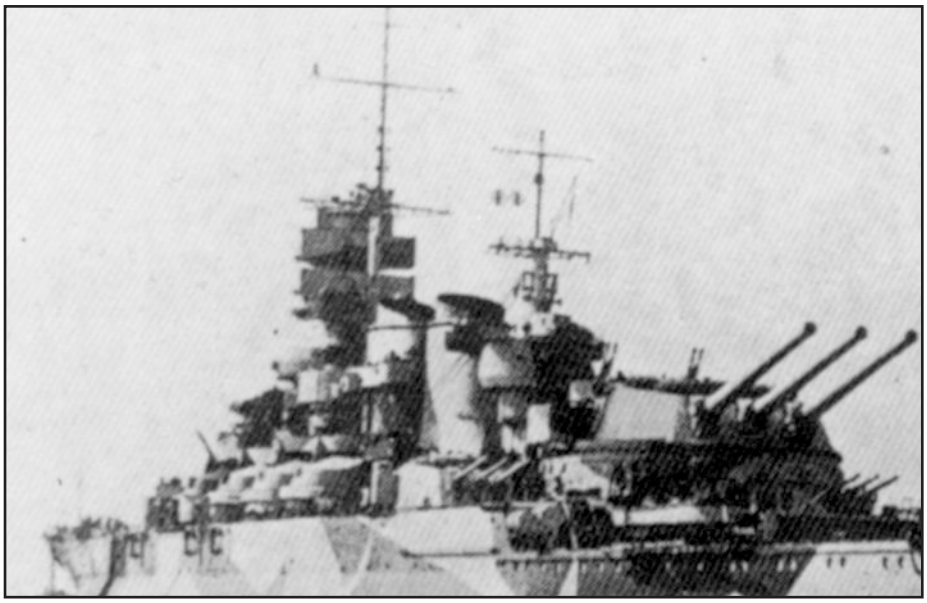
> 2.10 *PEGASO* e *IMPETUOSO*

Para terminar la sección de esta obra dedicada a los "Tiempos de Guerra", citar que, en un fondo de más de 100 metros situado en el *Canal de Menorca* yacen los restos de los torpederos italianos ***Pegaso*** e ***Impetuoso*** tras ser hundidos en su día por sus respectivos comandantes, con el fin de evitar su caída en manos del enemigo germano. Localizados desde hacía tiempo por un coralero mallorquín, Joaquín Rodríguez Castelao, más conocido por "Quino", fueron redescubiertos hace unos años por el reconocido submarinista y fotógrafo especializado italiano residente en Menorca Guido Pfeiffer (+), quien tras localizarlos los comenzó a fotografiar a fin



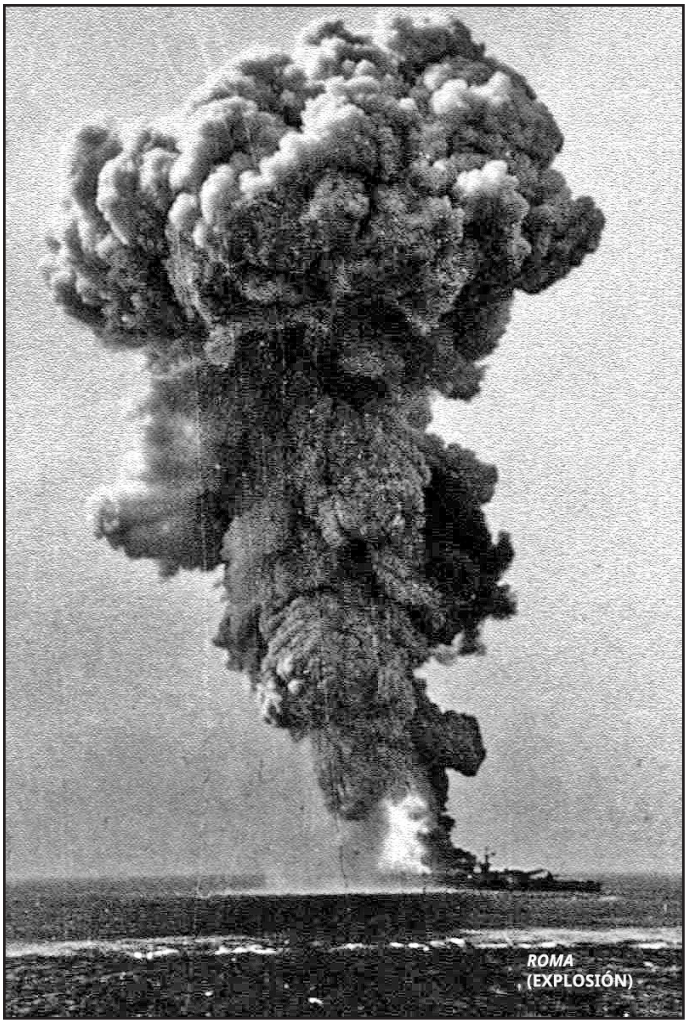
de realizar un magnífico y bien documentado reportaje en su revista especializada "SUB", que editaba en Italia.

La localización no resultó ni mucho menos una empresa fácil, todo lo contrario, ya que devendría en una operación que supondría varios años de búsqueda y sacrificio necesitados de una fuerte voluntad y constancia, que Guido y su equipo bautizarían como "Operazione Pegaso" la cual relatamos seguidamente. Por el momento comenzaremos por situarnos en la época y en las circunstancias que hicieron terminar los días de navegación de varias unidades de la Flota italiana durante el transcurso de la Segunda Guerra Mundial. Quien haya visitado el Cementerio Municipal de Maó habrá observado la existencia, en el 3er. ensanche, de un soberbio mausoleo erigido en honor a los marinos fallecidos tras el ataque alemán al acorazado italiano ***Roma***, en cuyo interior reposan los cuerpos de los tripulantes que fueron trasladados hasta el puerto de Maó, tras ser rescatados y encontrándose en situación de gravemente heridos. El 7 de mayo de 1939, en el momento de firmar el llamado "Pacto de Acero", Hitler había asegurado a Mussolini que no se iba a producir un conflicto general hasta 1942, año que sería considerado crucial para los preparativos bélicos italianos. Sin embargo, cuando en mayo de 1940 el ejército alemán avanzaba fácilmente por los campos de Francia, el Duce pensó que iba a perder el "autobús" de la victoria, por lo que el 10 de junio declaraba la guerra a los aliados. Esta entrada en guerra fue muy inoportuna para la marina italiana, con la mayor parte de su flota mercante navegando por todos los mares, disponiendo tan solo de sus viejos acorazados modernizados, y pendientes aún de entrar en servicio, los poderosos ***Littorio*** y ***Vittorio Veneto***, que no estarían terminados hasta el mes de agosto, esperándose también al ***Roma***, que no entró en servicio hasta finales de 1942, y al ***Impero***, que no podría llegar a terminarse. Por aquellos años los grandes acorazados británicos eran superiores a los flamantes barcos italianos al incorporar modernos adelantos electrónicos,



a pesar de que no lo fueran técnicamente.

Éso si, incorporaban el rádar, lo que suponía una clara ventaja frente a cualquier posible adversario. Además disponían de una moderna aviación embarcada, aviones que inflingirían graves daños a los acorazados italianos y que por ello nunca pudieron navegar todos juntos. Era el ***Roma*** el más potente navío que hubiera tenido la marina italiana. Pertenecía a la segunda serie del tipo *"Littorio"*, proyecto del ingeniero naval Umberto Pugliese y su quilla había sido puesta en la grada de los astilleros Cantieri Riuniti dell'Adriatico, de Trieste, el 18 de septiembre de 1938, siendo botado el 9 de junio de 1940 y entregado el mismo mes de 1942. Desplazaba 41.650 toneladas y medía 240 metros de eslora, 33 de manga y calaba otros 9,66. Para navegar utilizaba 12 turbinas tipo Belluzzo en cuatro grupos alimentados por 8 calderas Yarrow, con una potencia total de 130.000 CV, lo que le conferían una velocidad de 31 nudos mediante 4 hélices de tres palas. Tenía una autonomía, navegando a plena velocidad, de 1.300 millas náuticas. Su armamento comprendía 9 piezas de 380/50 mm., 12 de 151/15, 4 de 120/40, 12 de 90/55 antiaéreas, 20 ametralladoras de 37/54 y 32 de 20/65, todas ellas asimismo antiaéreas. La coraza alcanzaba 350 mm. en la cintura y torres, 207 en el puente y 150 en las torres secundarias. Gozaba igualmente de una especial protección antisubmarina. Su dotación comprendía 85 oficiales (más 38 como insignia) y 1.825 suboficiales y marineros. Fue incorporado al servicio activo tardíamente, cuando el resto de la armada se había retirado ya al puerto de La Spezia. Al emprender su última salida, su actuación hasta entonces había sido prácticamente nula. Mientras tanto y desde los comienzos de la Segunda Guerra Mundial, los alemanes habían intentado aumentar la efectividad de sus acciones aéreas contra los barcos enemigos. Hasta entonces no había resultado muy eficaz, mejorando en sus ataques en picado hasta verse frenada al haber sido aumentada poderosamente la artillería a bordo de los buques. Y, hasta entonces, la misión clave de la marina italiana era la de mantener libre el tráfico con los

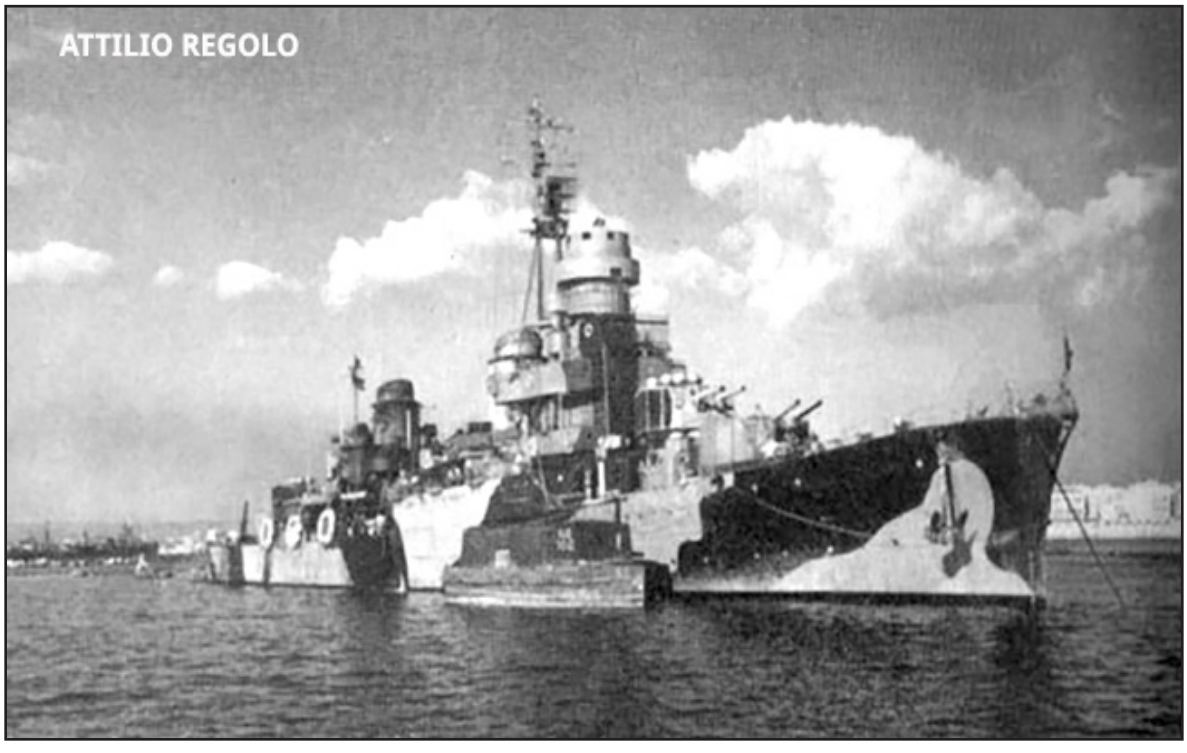


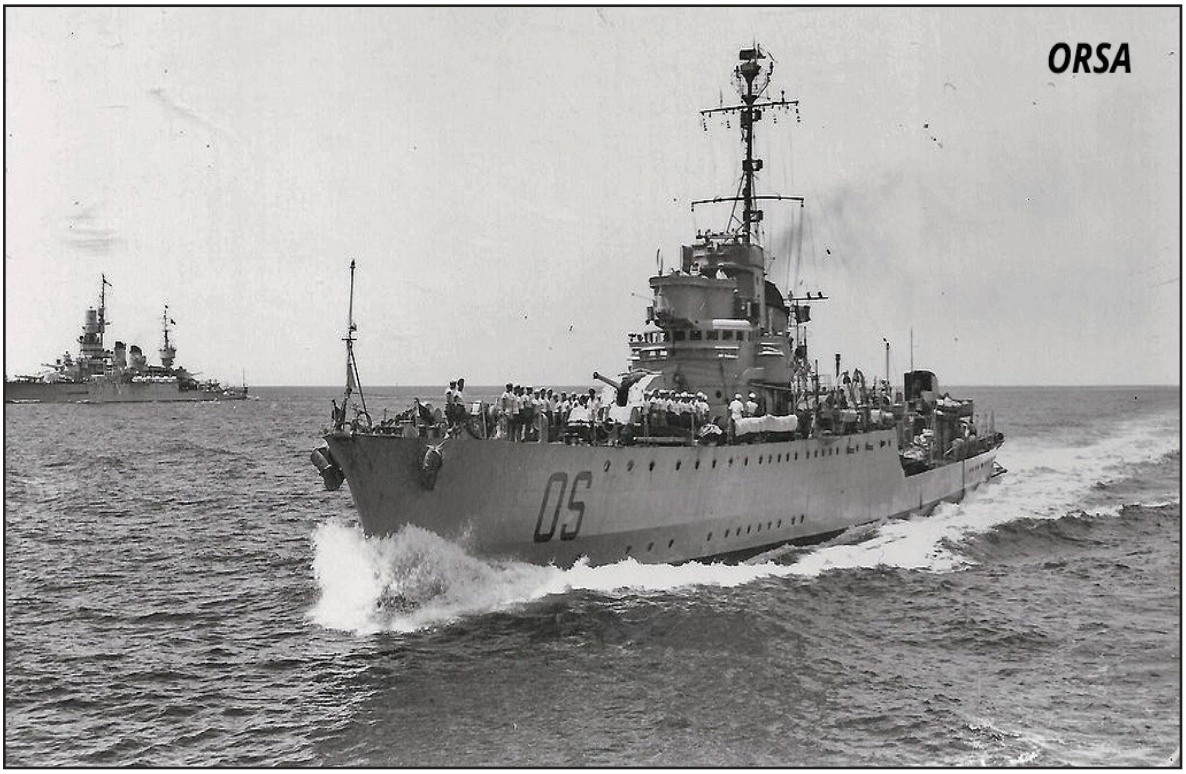
ROMA
(EXPLOSIÓN)

puertos de Libia, tarea en la que se iría debilitando enormemente y, al producirse el desembarco anglo-americano en África del Norte y sufrir la enorme presión de la aviación aliada, una vez perdida la batalla de África los italo-germanos, se vio forzada a retirarse a puertos más lejanos donde, afectada por las limitaciones de combustible, quedó casi totalmente inactiva en los últimos meses de la guerra. De este modo quedaba pendiente de intervenir si se producía una invasión. Su núcleo más importante lo constituían los tres acorazados modernos citados, ***Roma***, ***Vittorio Veneto*** e ***Italia*** (ex ***Littorio***). Estaban al mando del almirante Carlo Bergamini, en tanto los dos acorazados ya anticuados ***Doria*** y ***Duilio***, rearmados a principio de junio a las órdenes del almirante Da Zara, se encontraban en Tarento y otros dos acorazados en reparación en puertos del norte del Adriático. Entre las tripulaciones cundía el desánimo y el desaliento, tras los acontecimientos que se iban produciendo: desembarco en Sicilia, caída de Mussolini, gobierno Badoglio... circulando toda clase de rumores, dándose poco crédito a las manifestaciones de Badoglio en el sentido de que se continuaría la guerra al lado de los alemanes.

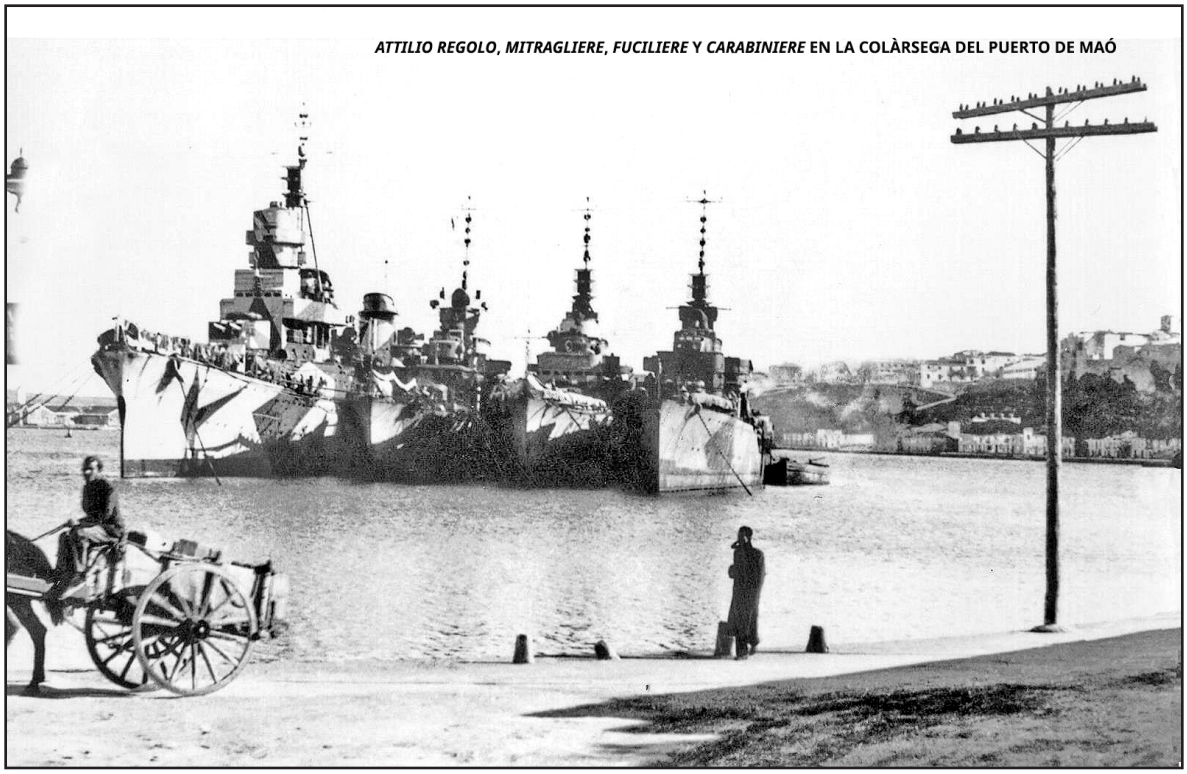
ROMA
(EXPLOSIÓN)

Algunos miembros de la marina permanecían fieles al Duce, mientras la mayoría lo era


ATTILIO REGOLO

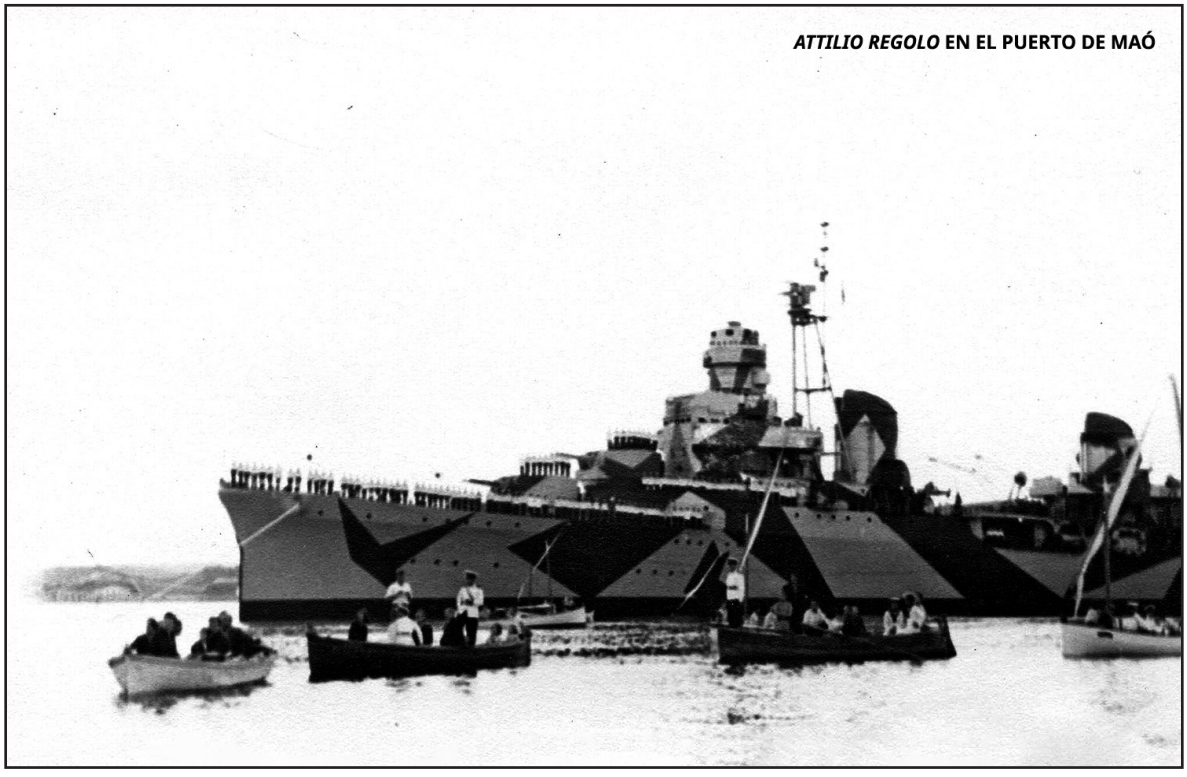


del rey Vittorio Emanuele III. Se especulaba sobre una paz separada, temiéndose por la posible reacción alemana, cuyas divisiones en Italia podrían apoderarse tanto de las bases como de los barcos. El 3 de septiembre se firmaba el armisticio en el cual se aceptaba una rendición sin condiciones. Parece ser que la firma sería dada a conocer entre el 10 y el 15 de septiembre, pero nunca antes del 10. Vencida y sin espíritu de lucha, atemorizada por la amenaza del bombardeo de sus ciudades, Italia tenía que aceptar todas las imposiciones aunque en ellas se contemplara traicionar a sus antiguos compañeros de lucha y pasarse al bando del enemigo. Aquel mismo día Badoglio convocó a una reunión a los altos mandos militares para darles cuenta de la firma aunque advirtiéndoles que no podían comunicarlo ni a sus más inmediatos subordinados, pen-



***ATTILIO REGOLO*, *MITRAGLIERE*, *FUCILIERE* Y *CARABINIERE* EN LA COLÀRSEGA DEL PUERTO DE MAÓ**

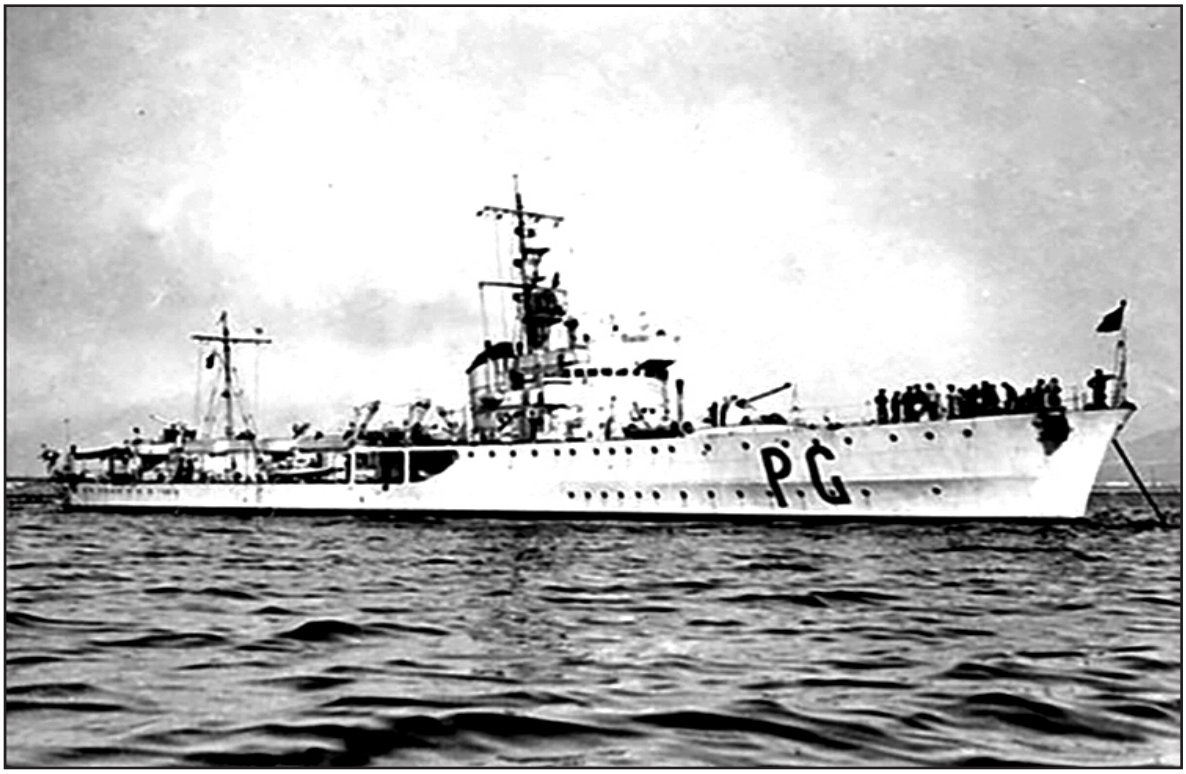
dientes de entrar en lucha de un momento a otro. Quienes estaban enterados de la situación eran el propio Rey, el jefe del gobierno mariscal Badoglio, el ministro Aquarone, el jefe del Estado mayor General, general Ambrosio, el jefe del Estado mayor del Ejército general Roatta y el jefe del Estado mayor de la Marina, almirante Raffaele De Courten. El jefe del Estado Mayor de la Marina, almirante De Courten, se encontraba frente a un problema que no tenía solución.Si realmente estaba al corriente de las cláusulas del armisticio, tenía que cambiar de inmediato todos los planes dispuestos para la Marina que, de estar dispuesta hasta entonces a combatir hasta el último extremo contra los anglo-americanos, debía pasar ahora a rendir sus barcos y llevarlos hasta un puerto adversario, algo con lo que al parecer no estaba muy conforme para sus aden-



***ATTILIO REGOLO* EN EL PUERTO DE MAÓ**

tros. Además, la obligación de mantener el secreto le impedía dar las razones suficientes para alterar estos planes, por lo que decidió no cambiarlos de momento. Sin embargo, si tenía que hacer zarpar a la flota, lo mejor era ponerlo en conocimiento del Alto Mando Alemán y, para ello, el día 7 se dirigió a Frescati, donde el mariscal Kesserling, comandante de las fuerzas alemanas instaladas en Italia, tenía su cuartel general. Ante él y otros testigos el almirante italiano expresaría su fidelidad al pacto ítalo-germano.

Las órdenes que en aquellos momentos tenían los almirantes de la flota italiana eran las de oponerse con todas sus fuerzas a un posible desembarco aliado. Bergamini, con todas sus unidades, debían entrar en la base sarda de La Maddalena y desde allí operar contra las playas de desembarco enemigas, llegándose si era necesario hasta el hundimiento de los barcos. Da Zara, con los barcos de Tarento, tenía que producir el máximo daño posible antes de ser destruído e incluso lanzarse con los barcos hasta encallarlos en la costa adversaria. Mientras tanto el Rey y Badoglio pedían al general Eisenhower, en situación de comandante en jefe de los aliados, que el desembarco fuera llevado a cabo al norte de Roma, con el fin de que la ciudad quedara preservada de la ocupación alemana. Éste desplazó hasta Roma a dos militares que serían informados de todo lo necesario para la efectividad del nuevo plan. El almirante Bergamini era un marino conceptuado por sus compañeros como hombre de gran valor y ponderación, leal a sus convicciones y dispuesto a velar por el honor de la Marina. Estando advertido de que su misión era impedir a toda costa el posible desembarco aliado y no concebía en modo alguno la rendición -ni a alemanes ni a anglo-americanos-, siendo de la opinión que era preferible hundir antes los barcos a entregarlos. De Courten le había reclamado a Roma para informarle de lo tratado en la reunión, que Bergamini consideraría decisiva para el futuro. Pero, obligado como estaba De Courten a guardar secreto absoluto sobre la firma del armisticio, tan sólo les reclamó obediencia y disciplina, sin ninguna instrucción concreta. Terminada la reunión se dirigió a su casa y durmió con su familia. Al amanecer marchó hacia La Spezia, encontrándose con la flota en estado de alerta y dispuesta a zarpar.Al embarcar fue informado de que la orden había partido del Alto Mando en Roma ya que parecía se había avistado una flota aliada compuesta por unos 450 barcos navegando con rumbo a las costas italianas. Inmediatamente Bergamini reunió a sus mandos para estudiar los que iban a ser trascendentales movimientos en las próximas horas y cuando finalizó la reunión se enteró por la radio de que Italia habría depuesto las armas. Bergamini se quedó atónito por lo que estaba escuchando. La primera noticia provenía de Argel, siendo confirmada seguidamente por Londres y a las 18,30 horas por el propio general Eisenhower, general en jefe aliado, seguido de una proclama del almirante inglés Cunningham ordenando a los barcos



italianos que se dirigiesen a Malta. Finalmente, el mariscal Badoglio, a las 19,45 lo comunicaba oficialmente a su país.La publicación inicial del armisticio sorprendió a muchos, y posiblemente al mismo Rey y a Badoglio. Se supone que se había dado publicidad al mismo para evitar un derramamiento de sangre y sacrificios inútiles entre los italianos y los aliados ante lo que ya era un hecho. Bergamini no entendía el hecho de haber realizado una reunión en Roma que no servía para nada puesto que todo estaba ya de antemano decidido y que, tampoco nada se había mencionado al respecto. Literalmente se consideró engañado por sus superiores. Mientras tanto sus hombres se encontraban también muy confusos y, a buen seguro, no aceptarían sin más una rendición, inclinándose por hundir sus barcos antes que entregarlos a las fuerzas contrarias. No tardó en recibir la orden de navegar hasta Malta enarbolando un gallardete negro en señal de rendición. El almirante Sansonetti le anunció que a la llegada los barcos no serían desarmados ni tendrían que arriar la bandera italiana. También le llamó De Courten intentando convencerle y disuadirle de sus propósitos de hundimiento, los cuales conocía perfectamente. Tanto es así que le ofreció la posibilidad de dejar el mando para así poder acallar su conciencia, posibilidad que sería rechazada de plano puesto que no existía precedente de ningún comandante que hubiera abandonado a sus hombres en los momentos de peligro. Sus deseos eran colgar el teléfono como lo hubiera ya hecho con el anterior pero las palabras de De Courten le convencieron de zarpar de La Spezzia y navegar en principio hacia Malta, aunque muy posiblemente lo harían hasta La Maddalena, a donde se decía pensaban viajar tanto el Rey como su gobierno. Por ello, lo importante era que la flota se hiciera a la mar para recibir nuevas instrucciones durante el viaje. Al colgar comentó con el capitán de navío Bedeschi, quien se encontraba en aquellos momentos a su lado: “No entregaré nunca las naves al enemigo, primero las llevaré a un puerto italiano o neutral y, si esto no es posible, las hundiré”.

En realidad ni Badoglio ni el Rey pensaban en dirigirse a La Maddalena, ni se haría la menor gestión para que fuese en ese lugar donde se concentraran los barcos italianos. A pesar de ello, se dispuso que los destructores ***Vivaldi*** y ***Da Noli***, zarparan de La Spezia con rumbo hacia Civitavecchia y esperasen allí la probable llegada del monarca y su gobierno. Sin embargo, horas antes se había hecho zarpar a las corbetas ***Bayonetta*** y ***Scimitarra*** que se dirigieran a Pescara, un puerto seguro del Adriático, en el que embarcarían la familia real, su séquito y el gobierno, rumbo a Brindisi. Mientras tanto, los alemanes habían ido descifrando los mensajes que se cursaban por radio a través de los cuales se dieron cuenta, parece ser que antes que sus propios compañeros de lucha armada, de la firma del armisticio y de que la flota italiana se entregaría a los aliados. Además, tras el apresamiento de Mussolini, el gobierno alemán se hacía ya pocas

GUIDO PFEIFFER

ilusiones sobre la lealtad tanto del Rey como de Badoglio, así como de las promesas de combatir a su lado. El mariscal Goering, jefe de la Luftwaffe, comunicó inmediatamente la orden de atacar la flota italiana al general Hugo Sperle, comandante de la III Flota Aérea alemana, quien a su vez encomendó la misión al III Grupo 100 del aeródromo de Istres a cuyo mando se encontraba el mayor Bernhard Jope, que disponía ya de las nuevas bombas dirigibles FX-1.400 que, si en principio estaban destinadas a ser estrenadas para combatir la flota enemiga de invasión, serían ahora lanzadas contra los antiguos compañeros de lucha. En el ataque participarían once ***Dornier Do-217K,*** con una de las nuevas bomba cada uno. La posición de la flota se conocía en todo momento merced a los aviones de reconocimiento. Cuando la flota se desvió hacia el sur se dio la orden de despegar. Eran las 14,00 horas del 8 de septiembre de 1943, un día dotado irónicamente de una visibilidad extraordinaria.

Tras una hora y veinte minutos de vuelo avistaban los barcos al SW del cabo Testa. Carlo Bergamini había esperado hasta el último momento en La Spezia. La situación de sus hombres era bastante tensa y emocional, puesto que conocían ya los pormenores del armisticio y sus mandos les había solicitado obediencia y disciplina. La salida se había iniciado a las tres de la madrugada sin enarbolar gallardete alguno en señal de rendición. Iban en línea de ataque los acorazados ***Roma***, ***Vittorio Veneto***, e ***Italia***, flanqueados por los cruceros ***Eugenio di Savoia***, ***Raimondo Montecuccoli*** y ***Attilio Regolo*** y los contra-torpederos de la 12ª Flotilla ***Legionario***, ***Mitragliere***, ***Grecale***, ***Orione***, ***Velite***, ***Fuciliere***, ***Artigliere*** y ***Carabiniere***, quedando en puerto varios buques averiados. La noche era de calma y con luna, la velocidad de unos 22 nudos y el rumbo de aguja SW, en dirección a las costas de Córcega. Poco después de las seis de la mañana se incorporaban los cruceros procedentes del puerto de Génova ***Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi***, ***Giuseppe Garibaldi*** y ***Emanuele Filiberto Duca d'Aosta***, junto con los pequeños torpederos ***Libra***, ***Orsa***, ***Orione***, ***Pegaso*** e ***Impetuoso***. Al amanecer eran avistados por la aviación aliada, embocando el estrecho de Bonifacio con rumbo a La Maddalena. Aquella base había sido tomada ya por los alemanes por lo que Bergamini, enterado de esta circunstancia, ordenó corregir su rumbo hacia el W. Cuando se encontraron a la vista de Asinara, detectaron la presencia de un grupo de aviones volando a una altura extraordinaria: eran los ***Dornier*** del mayor Jope. A partir de entonces los acontecimientos se precipitaron. La primera bomba que dejaron caer los pilotos germanos estalló cerca del ***Italia***, produciéndole averías en su timón, aunque podría continuar gobernando con los medios auxiliares. Todos los buques respondieron con sus piezas antiaéreas, pero los mismos 90 mm. de los acorazados quedaban muy bajos, dada la altitud de los atacantes. También comenzarían a zigzaguear, una forma de navegar muy útil en caso de ataque, pero que de nada servirían frentes a las novedosas bombas dirigidas. A las cuatro menos cuarto de aquella tarde el ***Roma*** era alcanzado por una de ellas en la aleta de estribor que le atravesó todo el casco y afectó seriamente a las máquinas, quedando con una velocidad reducida a 16 nudos. Cinco minutos más tarde otra bomba impactaba por detrás de la segunda torre, destrozando el puente y produciendo un incendio que alcanzó el depósito de municiones situado en ese mismo punto que al explosionar partió en dos al buque, hundiéndose cuando las manecillas del reloj de bitácora marcaban las 16,20 horas, junto con la mayor parte de la tripulación, entre las que se contaba a los dos almirantes y todo el Estado Mayor. Una cuarta bomba impactaría en el ***Italia***, entrando por el enorme boquete que se le había abierto 800 toneladas de agua, teniendo que embarcarse otras 416 con el fin de poder compensar la escora, pudiendo continuar navegando una vez más, aunque a una velocidad de 24 nudos. Una vez finalizado el bombardeo la escuadrilla alemana desapareció del firmamento, regresando a su base y no volviendo a infligir más ataques a la flota italiana. Tras la pérdida del almirante Bergamini el mando recayó en el oficial del mismo rango y de más antiguedad, Romeo Oliva, que se encontraba a bordo del ***Eugenio de Savoia***, quien ordenó al crucero ***Attilio Regolo*** y a los contra-torpederos ***Mitragliere***, ***Carabiniere***, ***Fuciliere*** y ***Pegaso*** que permanecieran en el lugar con el fin de rescatar a los supervivientes del bombardeo, mientras continuaba a rumbo posiblemente con dirección a la isla de Menorca. Fueron recogidos 626 náufragos, de los que 26 fallecerían víctimas de atroces quemaduras. Parece ser que los alemanes mandaron 5 hidros tipo Dornier a realizar labores de salvamento, pero tan sólo uno lograría regresar a tierra puesto que los restantes serían derribados por la aviación aliada.

La flota del almirante Oliva fue nuevamente asediada por diversos aviones de nacionalidad desconocida, tras lo cual, el Alto Mando naval le ordenó corrigiera rumbo y pusiera proa a la isla de Malta enarbolando los gallardetes negros. El crucero ***Attilio Regolo***, acompañado de los contra-torpederos ***Mitragliere***, ***Fuciliere*** y ***Carabiniere***, que se encontraban al mando del

capitán de navío Marini, cargados de heridos, pusieron rumbo al puerto de Maó, desembarcando a su llegada 26 muertos que serían enterrados en el Cementerio Municipal de la ciudad. Los barcos, mientras tanto, quedarían inmovilizados hasta el 15 de enero de 1945. Algunos de los tripulantes, sin embargo, permanecerían en la isla por espacio de unos tres mess, mientras el resto lo estuvo a lo largo de un año y medio, en que establecerían muchos de ellos lazos de cordialidad con los locales. Por su parte, la flotilla compuesta por los ***Pegaso***, ***Impetuoso*** y ***Orsa***, al mando del capitán de fragata Imperiali, averiados dos de ellos por el ataque aéreo y por una desafortunada colisión, se había dirigido al puerto de Pollença, donde serían desembarcados los heridos y hundidos sobre las siete de la mañana del 11 de septiembre de 1943, en aguas profundas de un lugar desconocido del *Canal de Menorca*, los dos averiados, quedando en principio internado el ***Orsa***. Un joven pescador mallorquín, Antoni Cifre, cuando se encontraba en las inmediaciones de cabo Formentor observaba atónito el hundimiento sobre el punto en que se encontraban calados los aparejos para capturar langostas de su padre, de uno y otro barcos tras habérseles abierto los diferentes grifos de fondo. Sin ruidos ni estampidos. Sin cañonazos ni torpedos, en medio del más profundo silencio.

Realizado este preámbulo para poder situarse en el momento, tres años de búsqueda, 4.500 millas recorridas navegando, más de un centenar de inmersiones, sesenta de las cuales llevadas a cabo en fondos comprendidos entre los 90 y los 110 metros, son tan sólo una parte de las vicisitudes superadas por el incansable equipo submarinista de Guido Pfeiffer, que lograrían encontrar y explorar los pecios de los buques ***Pegaso*** e ***Impetuoso***, coprotagonistas de una gloriosa página de la historia de la Marina Militar italiana. El equipo de SUB estuvo liderado por Guido Pfeiffer, director de la revista "SUB" y submarinista dedicado a las inmersiones profundas muy experto, con muchos años de experiencia. Hasta su fallecimiento estuvo dedicado de cuerpo y alma, junto con su esposa y compañera de inmersiones Flory Calò, utilizando para las inmersiones profundas la mezcla de gases conocida como "trimix". Fue uno de los dos que bajaron, estudiaron y fotografiaron los dos pecios, como hicieran años atrás con el carguero ***Georgia K***. Con Flory Caló, subdirectora de "SUB" proyectaron estas inmersiones que bautizarían como "*Operazione* ***Pegaso***". Flory también es submarinista de denostada experiencia, siendo divemaster Padi, divecon Ssi y submarinista Trimix. Ella coordinaba todos los movimientos en superficie, gestionaba la operación y, además de llevar la estrategia de la búsqueda, actuaba como periodista en la toma de los datos que servirían para redactar la futura historia de la aventura.

Claudio Corti, también italiano, fue el segundo submarinista que acompañaría a Guido fotografiando los dos barcos, al igual que lo hubiera realizado anteriormente con el ***Georgia K***, trabajando entre 90 y 110 metros de profundidad. Su principal colaboración ha sido en las labores de búsqueda y fotografía a gran profundidad, gracias a su notable experiencia. José Almagro es otro experto submarinista. Nacido en Ciutadella, los fondos de las aguas del Canal no tienen secretos para él y ha tenido la responsabilidad de pasarse horas y horas analizando las imágenes ofrecidas por la sonda para conocer la naturaleza del fondo y a situarse visualmente gracias a su conocimiento del perfil mallorquín y de los pescadores profesionales de la zona. Jordi Moya y Alejandro Fernández son dos médicos suficientemente conocidos por todos los submarinistas menorquines al ser directores del Centro de Medicina Subacuática de Menorca. También submarinistas, tuvieron por labor la seguridad y asistencia médica de Guido y Claudio. Moya sería además el principal inductor del proyecto al notificar a Guido la existencia de los dos barcos en algún punto del *Canal de Menorca*. Maurizio Macori es un geólogo italiano, submarinista de notable experiencia, que se encargó de la cuestión puramente electrónica, diseñando una videocámara especial que era sumergida a gran profundidad lo cual les permitió observar el fondo estando cómodamente sentados a bordo de la embarcación. Estuvo también buscando información en el Archivo Histórico de la Marina, en Roma. Y Pere Calafat era el patrón de la embarcación de Guido. Pescador profesional retirado, estuvo cooperando activamente en labores de superficie, a la par que controlaba la estación de descompresión que era sumergida tras las inmersiones.También aportarono su grano de ayuda Vincenzo Palmiotta dotado de un perspicaz olfato para adivinar los días más apropiados para llevar a cabo las difíciles inmersiones a tal profundidad y colaborar en superficie; Pierfranco Dilenge, el conocido fotógrafo submarino que ha ayudado en una ocasión como submarinista asistente y fotógrafo en las labores de preparativos y descompresión; Alessandro Lodi Fè, quien tras cada punto muerto animaba a no decaer en el ánimo y a continuar en la difícil búsqueda de los pecios; Miguel Pons Misut, otro popular personaje ciutadellenc, propietario del Centre Nàutic Ciutadella, que aportaría su propia embarcación cuando por cualquier circunstancia la de Guido no se encontraba operativa. Y por último Teia

Longas Maccori que, además de alegrar con su presencia a todo el equipo, se encargaba de tener siempre a punto los necesarios "tentenpiés" para reponer fuerzas tras las duras inmersiones.

El brazo de mar que separa Mallorca de Menorca posee unos fondos muy activos al encontrarse dominados por impetuosas corrientes. Es el habitat ideal para el coral rojo el cual, antes de ser sometido a una fuerte presión por la pesca dado su indudable valor en joyería, era bastante más abundante que en la actualidad. Hoy, para encontrarlo, hay que bajar hasta una profundidad de entre 90 y 100 metros, profundidad por otra parte, tan sólo accesible para quien esté dotado de una constitución envidiable o cuente con el equipo necesario para llevarlo a efecto sin peligro. En las Illes Balears tan sólo existe un hombre que cuente con esta capacidad intrínseca: Joaquin Rodríguez Castelao, más conocido por "Quino" que tiene ya más de 70 años cumplidos y que a pesar de ello ha padecido 2 graves embolias tras cerca de cincuenta años de dura actividad. Quino se sumergía con aire hasta los 105 metros y con una mezcla de gases (helio), hasta los 130. Una vez en la superficie realizaba una descompresión en su propia barca con una cámara hiperbárica que llevaba instalada en la popa y que funcionaba con oxígeno puro. Aún a pesar de su carácter rudo, en el fondo era un soñador empedernido: esperaba encontrar algún día un tesoro sumergido, quizás escondido en un viejo galeón semienterrado en el fango llamado ***Castillo Negro*** del cual -parece ser- ha logrado encontrarse la campana de a bordo. El 17 de diciembre de 1986 se había despertado como un maravilloso día: sin la tramontana que, procedente del temido Golfo de León, levanta sus olas descomunales que llegan hasta estas aguas. Quino tenía la idea de que si realizaba la inmersión con prontitud, sobre las ocho de la mañana, muy posiblemente a las diez habría terminado ya su jornada, antes de que se implantara el "*embat*", la típica brisa de por si molesta, y podría regresar a casa con la familia. Así que sobre las nueve estaba ya ascendiendo, llevando consigo su pesada tribotella (2 de 15 litros y una de 12). El fondeo que le servía para la subida a la superficie lo había dejado en aquella ocasión sobre un fondo nuevo, desconocido y que, en la sonda, aparecía dibujado como completamente plano y monótono. Al ir a recuperarlo, observó que la sonda, de súbito, había marcado una subida seguida de una brusca bajada, lo que quería mostrar la presencia de alguna roca o barbada que se elevaba del plano del fondo unos 7 u 8 metros. Quizás se tratara de un escollo sumergido y desconocido que podría albergar alguna importante formación de coral. Sin embargo Quino conocía perfectamente aquel fondo y aquello resultaba totalmente novedoso. Sin pensárselo dos veces se calzó el equipo y volvió a sumergirse rápidamente. Descendió veloz hacia la densa oscuridad de aquellas aguas prestas a revelarle algún importante secreto. Y no fue una roca, sino un buque, un buque de guerra que se mostraba como tal gracias a sus cañones de grueso calibre montados en cubierta. Mientras observaba asombrado su descubrimiento comenzaban a aflorarle en su memoria diversas historias contadas por los marinos más viejos del lugar. Comprendía que aquello que había escuchado no era una de tantas leyendas inverosímiles que suelen contarse en los ambientes marineros. Aquella era verdad y una de las naves que se citaban la tenía en ese preciso momento ante sus atónitos ojos. El casco se encontraba en perfecto estado y de coral nada de nada aunque, posiblemente, en su interior hubiera algo de valor. Sin embargo, a pesar de que en un primer momento considerara que acababa de hacer una inmersión inútil, decidió considerar aquel buque como algo solamente suyo, que el descubrimiento sería su secreto y por ello no diría a nadie dónde se encontraba.Los torpederos ***Pegaso*** e ***Impetuoso*** fueron dos unidades prácticamente gemelas pertenecientes a la clase "*Orsa*" siendo el primero de ellos construido en los astilleros Bacini e Scali Napoletani, de Nápoles, entre 1936 y 1938. Medía 89,20 metros de eslora, 9,50 de manga y 2,40 de calado. Desplazaba 855 toneladas y estaba impulsado por turbinas Tosi de 16.000 CV. movidas por 2 calderas de petróleo. La propulsión era llevada a cabo mediante dos hélices que le permitían una velocidad de crucero de 28 nudos. Su armamento estaba constituido por 2 cañones de 100 mm., 8 ametralladoras antiaéreas, 4 tubos lanza-torpedos de 450 mm. y sistema de colocación de minas. Tenía una dotación compuesta por 6 oficiales y 148 suboficiales y marineros. Estaba al mando del capitán de fragata Riccardo Imperiali. El ***Impetuoso*** pertenecía a la clase "*Ciclone*" y su eslora era ligeramente inferior: 87,70 metros y su manga, superior: 9,90. Su velocidad era de 25 nudos. Su dotación estaba compuesta por 7 oficiales y 170 suboficiales y marineros. Estaba al mando del capitán de corbeta Cigala. El 30 de junio de 1998 Guido subía a la superficie tras haber finalizado una de sus habituales inmersiones profundas que, en esta ocasión, le habían llevado por segunda vez a visitar el pecio del mercante de pabellón griego ***Georgia K***, que se encuentra situado a unas pocas millas al NW del *Cap de Cavalleria* tras haberse hundido en circunstancias aún sin aclarar. Habían sido 95 metros utilizando para ello la mezcla de gases (trimix). Durante el ascenso, de repente, se

había sentido indispuesto. Era extraño pero una embolia aparente le hizo comprender que algo no funcionaba bien. Llevado con urgencia a Maó, pronto se encontró en el interior de la cámara hiperbárica, siendo atendido por los doctores López Oblaré y Moya. Se encontraba en el interior respirando oxígeno a través de una mascarilla que le habían puesto los galenos. Y no estaba en absoluto aburrido puesto que el doctor Moya le estaba vigilando estrechamente a la par que le explicaba numerosas anécdotas submarinas al ser un gran aficionado a este deporte. Y no era para menos: allí tenía junto a él a un auténtico profesional del mundo submarino, su actividad lúdica y de expansión preferida. Entre todo aquel amasijo incontenido de comentarios y anécdotas salió a relucir el del coralero mallorquín que había localizado el pecio de dos buques de la Armada italiana que reposaban en algún punto del canal que separa Menorca de Mallorca. A Guido le sonó la campana directamente en su cerebro. Había oido hablar sobre el tema pero las

GUIDO EN SU BARCO PREPARANDO UNA INMERSIÓN

gestiones realizadas al respecto nunca habían obtenido resultados apreciables. La historia que había escuchado en alguna ocasión y que nunca había sido capaz de desvelar aparecía nuevamente en su vida tocando a su puerta. Podía no ser cierta o que, de serlo, se encontraran a tal profundidad que ningún submarinista pudiera o hubiera podido llegar hasta ellos. El caso es que el tema había quedado ya en el olvido.

La máscara de oxígeno había desaparecido de su rostro inmediatamente, su estancia en el interior de la cámara se le comenzó a hacer interminable y las preguntas comenzaron a fluir en pos de más datos sobre aquel hallazgo. Tras haber nombrado Jordi el tema, los torpederos ***Pegaso*** e ***Impetuoso*** comenzaban a navegar de nuevo, de momento virtualmente por el interior de la cámara hiperbárica, convirtiéndose en protagonistas de una nueva historia que se prolongaría por espacio de más de tres largos años, en cuyo transcurso se pasaría del mayor optimismo al más bajo nivel de ánimo. En más de una ocasión se desearía abandonar el proyecto de búsqueda y dejar ambos barcos en el más profundo de los abismos. Pero la derrota es dura y más cuando se está convencido de la posibilidad del éxito. De este modo, y con la impagable ayuda de todo el equipo se ponía en marcha para lo que presumía el auténtico sabor de una aventura. Cuando hubieron transcurrido unos veinte días del accidente Guido comenzó nuevamente su contacto con el agua y el submarinismo. Fue lógicamente muy poco a poco. No las tenía todas consigo y albergaba un cierto temor. Veinte metros, después treinta, más adelante cuarenta, cincuenta… en fin, que lo tomó con calma. Mientras tanto los contactos con Jordi Moya y Alejandro Fernández, quienes habían comenzado ya a formar parte del futuro equipo, cooperaron a remodelar definitivamente el proyecto de la "*Operazione* ***Pegaso***". Habían oído hablar sobre el tema, no directamente si no a través de un programa emitido por alguna cadena de televisión en el cual hablaban del coralero. Comenzaron las gestiones cerca de marinos y diversos archivos. Los primeros resultados eran francamente negativos y desalentadores. Un almirante ya jubilado recordaba algo sobre el tema, aunque estaba convencido de que nada había sucedido por estas aguas y los barcos habían vuelto a puertos italianos. Otro, sin embargo, aseveraba lo contrario: los buques habían sido hundidos en aguas españolas y, en su tiempo, habían sido objeto de una investigación. Claudio Corti, veterano profundista al servicio de la revista SUB comenzó a realizar por su parte diversas investigaciones que darían como resultado dos nombres: ***Pegaso*** e ***Impetuoso***, dos torpederos que, efectivamente, habían sido hundidos a propósito por sus respectivos comandantes. Existía igualmente una fecha: 11 de septiembre de 1943. Pero no existían las coordenadas geográficas necesarias que permitieran trasladar a la carta náutica el lugar exacto en que fueron hundidos. En publicaciones de la Marina italiana se decía que habían sido hundidos fuera de las aguas jurisdiccionales españolas, posiblemente a lo ancho de la bahía de Pollença, en una profundidad superior a los 100 metros. El siguiente paso sería el Despacho Histórico de la Marina Militare, en Roma, donde Maurizio Macori comenzaría sus investigaciones entre tal cantidad de papeles, legajos y documentos que, de no conocer un poco los hechos y la historia, hubiera resultado muy fácil perderse entre tanto papel convirtiéndose en objetivo totalmente imposible. Sobre el ***Pegaso*** y el ***Impetuoso*** encontró un sumario levantado por el hecho de que los respectivos comandantes, el capitán de fragata Riccardo Imperiali y el capitán de corbeta Cigala, no habían cumplido la orden del Alto Mando de entregar las naves a los anglo-americanos siguiendo las cláusulas emanadas del documento del Armisticio del 8 de septiembre de 1943. La documentación hallada fue impresionante, documentación por otra parte considerada hasta hace muy poco como "secreta" y, por lo tanto, de acceso vetado. Se encontró efectivamente muchísima información, pero faltaba lo principal. Algo que en la actualidad es posible obtener simplemente apretando un botón: latitud y longitud de su ubicación. Quizás constara en el cuaderno de navegación del barco que posiblemente se encuentre sepultado entre tanto documento. No pudiendo obtener más información las pesquisas trasladaron su frente nuevamente a Menorca. Por lo menos se contaba ya con la veracidad de que dos buques reposaban en aguas del canal. El siguiente paso sería entrevistar a quienes mejor podrían aportar alguna luz al respecto: los pescadores profesionales. Ellos dejaban caer sus aparejos sobre el fondo o arrastrarlos según fuera el tipo de éstos y, de ser así, muy posiblemente los habrían enganchado en "algo" que se encontrara allí abajo. No se disponía de un minisubmarino al que acoplar una cámara de rastreo ni una sonda suficientemente adecuada para realizar este tipo de trabajos. Tan sólo contaban con mucho entusiasmo y suficiente experiencia subacuática incluso en grandes profundidades y dos equipos: uno humano práctico y decidido y otro, electrónico pero bastante interesante compuesto por una ecosonda capaz para grandes profundidades y dos GPS con cartografía y plotter. No era mucho, pero tampoco

era poco. También se habían fijado un límite: 130 metros, puesto que de lo contrario, ni Claudio ni Guido hubieran podido trabajar correctamente sin peligro, aún a pesar de utilizar trimix. Y suficiente puesto que, de ser cierta la historia del coralero, podrían llegar hasta ellos en el caso de localizarlos. Se hicieron gestiones en Barcelona puesto que el reportaje del coralero había sido emitido en una cadena catalana. Jordi y Alejandro se pusieron en contacto con la secretaría de la televisión catalana para intentar conseguir una copia del reportaje. Los primeros resultados fueron negativos puesto que nadie se acordaba del tema puesto que no era una emisión reciente. Pero hubo una persona que recordó que se había emitido un reportaje sobre coraleros, aunque desconocía dónde podría encontrarse el video y necesitaría tiempo para intentar localizarlo. Del coralero manifestó recordar era de Menorca o de Mallorca. Y, ¿cuántos coraleros pueden existir en las Illes Balears?. Se preguntó entonces a los pescadores de Ciutadella. Ellos, de existir alguno que operase por aquella zona, deberían de conocerlo. Las respuestas fueron vagas y no aclararon nada. Si venía alguno procedía de Roses o de Cap de Creus, en la Costa Brava. A veces no conseguían sus propósitos puesto que, al ser tan límpidas y claras las aguas de Balears, a 75 metros tan sólo se encontraban ramificaciones coralinas muy pequeñas. Para localizar el coral del tamaño deseado había que bajar hasta los 100 metros. Y a 100 metros, en Menorca tan sólo trabajaba un coralero que residía en Mallorca, un tal Ángel, un personaje algo especial que hacía ya algún tiempo que no ejercía su profesión por esta zona. Para trabajarla el equipo SUB disponía de la carta de Menorca y la costa NE de Mallorca, en que el Canal quedaba reflejado en un espacio relativamente pequeño. Carecía de suficiente detalle para servir como base para una operación de tal envergadura. La plataforma submarina aparecía muy monótona y sin detalle, variando su sonda entre los 80 y los 130 metros.

Por un momento Guido se imaginó en el interior de los comandantes de los barcos buscados. Si se deseara hundir rápidamente el barco para que el enemigo no pudiera recuperarlos ¿dónde hundirlos?. Con el compás y la regla trazó una larga línea que le llevara cuanto antes a sondas superiores a los 100 metros, partiendo de la base de que un buque de guerra de aquellas características tendría una capacidad de maniobra inmejorable, capaz de permitirle navegar sin riesgo de encallar en cualquier lado al abandonar la bahía de Pollença. El espacio era inmenso y, en algún pequeño punto de aquella carta, se encontraban los barcos buscados. El siguiente paso llevó a nuestro protagonista hasta Mallorca para averiguar dónde podía encontrar al coralero Ángel. Pero ¿qué Ángel?. Nadie conocía a Ángel, ni había oído hablar de él. Lo que faltaba. Pero, ¿no habían coraleros en la zona?. Sí, los había, y trabajaban entre 60 y 75 metros. Y ¿existía por lo menos algún coralero capaz de trabajar a aquella profundidad?.

Efectivamente, había uno, un tipo original y particular que se llamaba "Quino", posiblemente originario del norte del país, aunque residente en Alcúdia. Nuevamente serían Jordi y Alejandro quienes darían con el quid de la cuestión. Y todo ello gracias a otro médico conocido de ambos que manejaba una cámara hiperbárica de Mallorca. Existía un tal Joaquín Ángel Rodríguez Castelao, de unos 65 años de edad. El coralero Quino era muy conocido en los ambientes marítimos tanto de la península como de las Illes Balears al ser un submarinista que descendía para trabajar a sondas incluso superiores a los 100 metros de profundidad utilizando tan sólo para respirar aire atmosférico. Más o menos, una especie de fenómeno viviente. En Menorca se le conocía como Ángel y en Mallorca como "Quino" (de Joaquín) pero, sin duda, se trataba de la misma persona. Este hombre trabajaba siempre sólo y llevaba montada en la popa de su embarcación una cámara de descompresión que manejaba él mismo desde su interior. Se dice que en cierta ocasión y estando dentro, se desató un temporal bastante importante y que cuando intentó salir no podía abrir la escotilla de acceso. Parece ser que faltó muy poco para que su barco, totalmente a merced de las violentas olas, naufragara.

Encontrar a Quino había sido difícil pero hablar con él resultaría aún bastante más complicado. Tanto Jordi Moya como Alejandro Fernández poseían el número de su teléfono móvil pero, cada vez que intentaban ponerse en contacto con él, o no contestaba o se encontraba fuera de cobertura. Por fin un día contestó. Era él en persona. La pregunta fue formulada con cierta intranquilidad: ¿Conocía la situación del pecio de los dos buques de la armada italiana?, ¿podrían hablar personalmente sobre el tema?. En principio todo parecía afirmativo, por lo que Guido, junto con su inseparable Claudio Corti y Maurizio Macori decidieron embarcar en el ***Nura Nova***, el ferry que unía Ciutadella y Alcúdia, y atravesar el canal tras acordar una cita en el puerto mallorquín. Guido conocía perfectamente al barco de Iscomar puesto que bastantes años atrás había navegado a bordo del mismo cuando cubría el trayecto entre Piombino y la isla de Elba. Incluso se emocionó cuando al acceder a bordo del mismo descubrió sendas cartas náuti-

cas de la isla toscana en el bar y en la sala de pasajeros. Llegando a Alcúdia descubrieron a Quino desde lo alto del barco. Tenía que ser él puesto que era el único que esperaba apoyado en un vehículo de la misma marca y color que les había anunciado. El hombre no aparentaba la edad que se decía tenía y se le veía fuerte. Tras los saludos de rigor y siendo la hora adecuada para ello se sentaron los cuatro en un restaurante frente a un plato de suculento marisco. Había que empezar bien. Tras los preámbulos Quino manifestó que conocía perfectamente la posición de uno de los torpederos y la situación aproximada del segundo. A la pregunta de la situación geográfica les contestó con una contraoferta: se tendría que publicar un extenso reportaje sobre él y sobre los barcos, cuestión que sería aceptada. Intentando saber algo más sobre la situación obtuvieron como respuesta más bien ambigua que los barcos no se encuentran adrizados, sino que están tumbados sobre uno de sus costados en un fondo entre los 95 y 107 metros de profunidad. Por ello, la señal a obtener con los diferentes equipos electrónicos sería más complicada de discernir al no reflejar en la pantalla una silueta fuerte y perfectamente recortada. Uno se encuentra semienterrado en el lodo del fondo, mientras que el segundo se apoya sobre un frontón de roca de forma que la proa aparece lanzada hacia arriba. Además su situación está bastante alejada de la costa. Y tras esta exposición, el más severo silencio. Guido y su grupo convienen con el coralero en llevar a cabo una expedición uno de los próximos días para visitar la zona pero aquel momento no llegaría nunca: un día porque había borrasca y otro porque el motor de la embarcación se encontraba averiado. En una nueva ocasión entraba agua por un manguito y en la siguiente sería necesario un severo reposo del coralero tras un amago de embolia. Y la cámara de descompresión no funcionaba, el agua estaba turbia o habían fuertes corrientes. En fin, que no hubo forma humana de realizar la visita conjunta y los días y los meses continuaban su curso. Sin embargo el equipo de Guido no perdía su tesón si no que, a medida que pasaba el tiempo se hacía más fuerte con la idea de culminar el proyecto fuera como fuera.

En el Canal trabajaban muchos pescadores, tanto de Mallorca como de Menorca, y alguno de ellos tendría que haber enganchado sus redes fuera en el ***Pegaso***, fuera en el ***Impetuoso*** en alguna ocasión. Siguiente paso: visitar los muelles de pescadores de los puertos de Alcúdia y de Pollença, puesto que todo apuntaba a que los pecios se encontraban en su zona de trabajo. La mayor parte de los entrevistados desconocían que pudieran encontrarse en el fondo dos barcos de guerra italianos de la última Guerra Mundial. Movían la cabeza negativamente, asombrados, e incluso alguno se interesó por conocér cuál era el posible interés si era cierto que ambos pecios existían. ¿explosivos?, ¿documentos?, ¿un tesoro?, o ¿armas, tal vez?. Dos viejos lobos de mar, pescadores retirados admitieron conocer parte de la historia, situándolos lejos de su costa, más bien cerca de Menorca y a más de 100 metros de profundidad. Sin duda, para ellos, algo inalcanzable. Nadie sabía de cordenadas ni de la situación con respecto a posibles señas de la costa. Pero, ¿nadie lo sabía?... Sí: Quino, el coralero. Otra vez vuelta al principio. José Almagro es el experto fotógrafo submarino de Ciutadella para quien el fondo del *Canal de Menorca* no tiene secretos. Pero también es un experto pescador de superficie que sabe a simple golpe de vista situarse conjugando un par de *senyes* (marcaciones). También tiene varios amigos pescadores en Pollença con los cuales podría contactar. Llamadas y faxes. Uno de ellos le remite unas coordenadas y el convencimiento de que pudiera ser uno de los barcos buscados, aunque no es seguro. Los datos serán analizados y trasladados sobre la carta náutica: la posición indicada queda más o menos por la zona en la cual el equipo sospecha desde un principio podrían hallarse los barcos, hacia el norte de la bahía de Pollença y del cabo de Formentor, entre Mallorca y Menorca, en los veriles más profundos de la zona. A partir de ahora se sucederán los viajes de exploración, siempre con la mirada atenta a la sonda y al GPS, pendientes del rumbo que se va marcando en el plotter de a bordo pero, lo que desconoce el equipo de intrépidos submarinistas es que esa aventura que comienzan por mar se prolongará por espacio de tres largos años, con sucesivos viajes, innumerables viajes que muchas veces se verán interrumpidos, bien por averías, e incluso cuando ya se encuentran en la zona por aparecer unas condiciones claramente adversas para el proyecto. Y es que muy poco es suficiente para que no se pueda llevar a efecto una corta, cortísima estancia en el fondo en un veril fluctuante sobre los 100 metros, cargado con el pesado equipo necesario para poder moverse en un ambiente realmente inhóspito para el hombre: corrientes, aguas turbias, falta de luz, peligro de quedarse enganchado en una arista y un sin fin de pequeñas circunstancias que no dificultarían el submarinismo en una profundidad de unos 35-40 metros pero que en los 100 metros se consideran insuperables.Y aún no siendo la estación del año la más apropiada, en cuanto el tiempo lo permitió, se hicieron a la mar desde cala *en Bosc*, en la costa sur de Ciutadella, Guido, Flory y Almagro con un destino en sus men-

tes: un punto desconocido en la mar, en el Canal y a muchas millas de distancia de casa y un objetivo: localizar los pecios de los dos torpederos. Es necesario matizar que muchos de los días no resultaban suficientemente apropiados para realizar inmersiones a gran profundidad, pero sí podían ser útiles para intentar sondar la zona y esperar la aparición en la pantalla el deseado perfil fuerte, indicador de la presencia de un pecio. Los barcos buscados tenían una eslora de 90 metros y una manga de otros 9. Si lo manifestado por el coralero de que uno de ellos se encontraba apoyado sobre un peñasco sumergido, algo tendría que aparecer en la pantalla. Almagro conocía bien el fondo del Canal y sabía de la presencia de escollos y grandes masas de piedra aisladas entre la arena y el fango que no eran muy altas, sino más bien aplanadas. Estas rocas servían fácilmente de refugio a numerosos peces y crustáceos. Por ello, de tropezar con uno de los pecios, su identificación tenía que ser suficientemente clara. Cuando la embarcación se encontró a menos de una milla de distancia de la zona a explorar se redujo el régimen de vueltas del motor a fin de comenzar la meticulosa y complicada búsqueda del ansiado y soñado perfil.

El equipo era ajustado a la escala de 120 metros, pero la pantalla no ofrecía eco alguno: estaba claro que se encontraban sobre un fondo que superaba esa marca, y éso que estaban ya a menos de 1.000 metros del punto marcado en la carta. Decidieron rectificar a rumbo E, navegando muy lentamente y observando el entorno desde la embarcación: de Menorca no se distinguía ya ni lo más mínimo, mientras que Mallorca se adivinaba gracias a un suave sombreado ofrecido por el perfil de la Serra de Tramontana. Estaban decididos ya a corregir la escala de la sonda cuando comenzaron a aparecer unos leves ecos: estaban llegando las primeras señales del lecho marino: un perfil completamente plano y sin el menor asomo de relieve. Guido comenzó a reavivar su entusiasmo puesto que el fondo disminuía a medida que se aproximaban al punto en cuestión. De pronto la línea tomaba una dirección casi vertical, parecía que se había encontrado algo pero, no, aquello no tenía suficiente altura y sin duda se trataba de alguna roca de las cuales conocían su existencia. Pasando el tiempo aparecía nuevamente un perfil sospechoso que esta vez sí tenía toda la apariencia de un buque. Los abrazos a bordo no tardaron en producirse. Pero, ¿se había localizado realmente el pecio ansiado?. Echando una simple ojeada a los datos de la pequeña pantalla del GPS, se podía constatar que no estaban aún sobre la posición facilitada por el viejo pescador de Pollença. Faltaban aún varios cientos de metros por lo que algo no cuadraba. Pero tampoco José Almagro tenía conocimiento de la existencia de una roca en esa zona y, sin embargo, en la pantalla de a bordo aparecía una curvatura coloreada de un rojo intenso que, de ser todo correcto, señalaría la presencia de una gran masa de hierro: el pecio. Maniobraron con la embarcación y tras pedir al zoom su máxima dimensión, pasaron varias veces sobre el objeto de la imagen calculando que podría tener una longitud de entre 95 y 96 metros, a la par que se estaban moviendo sobre esa misma sonda de profundidad. Si realmente era uno de los barcos, casi con toda seguridad el otro debería de encontrarse a poca distancia del mismo. Con esta idea comenzaron a navegar en espiral a partir del objeto reflectado por la pantalla, abarcando cada vez una distancia mayor, pero el fondo aparecía completamente plano, entre 106 y 108 metros. Al cabo de un tiempo la sonda anunciaba la presencia de un nuevo obstáculo que podría ser el segundo barco. La ansiedad flotaba a bordo puesto que la altura reflejada por ambas imágenes no cuadraba con lo que podían ser dos rocas sumergidas puesto que de tratarse de éstas, no deberían exceder de un par de metros y aquellos dos perfiles rebasaban en mucho esa altura. Para ajustar más las pruebas estuvieron trabajando con unos escandallos que situaban y hacían deslizar sobre los objetos descubiertos a fín de afinar en lo posible los datos. Mientras se encontraban totalmente inmersos en su investigación, el viento había refrescado notablemente y fue a partir de que los fuertes rociones comenzaron a afectar de lleno a la embarcación cuando volverían a la realidad, dando por entendido que por esa jornada se había terminado la aventura, que había que buscar rápidamente la seguridad del puerto y ya se continuaría otro día.

Permanecieron a la espera de que el tiempo abonanzara, lo que sucedió al cabo de un par de jornadas en que el viento rolaría al E. De buena mañana largaron amarras y se hicieron nuevamente a la mar. En esta ocasión les acompañaba también Vincenzo Palmiotta, un personaje dotado de buen olfato para la meteorología y el bueno de Claudio Corti, dispuesto a mojarse en la expedición. La semirrígida atravesó el estrecho canal que comunica el lago de cala *en Bosc* con el mar abierto completamente cargada, ya que se transportaban las tribotellas para bajar hasta el fondo, aire de emergencia y para la fase de descompresión, en este tipo de inmersiones, bastante más dilatada. Se iba a por todas, pero no se encontraba a bordo el complicado equipo de fotografía submarina de Guido puesto que, en esta ocasión, se trataba de confirmar que las marcas halladas se correspondían realmente con los dos pecios buscados. Llegados al lugar, en

prevención a posibles enrocamientos, dejaron caer al agua dos grandes piedras entalingadas a un grueso cabo de nylon que permitiera fijar en la superficie una boya de señalización lo más verticalmente posible (algo, por otra parte, imposible de lograr si el fondeo utilizado es un ancla), boya a la cual se amarraría la semirrígida. La verticalidad establecería la distancia más corta para alcanzar el fondo en el mínimo tiempo. En la mitad del recorrido se amarró otro flotador de plástico de color amarillo que les serviría para mantener la verticalidad del cabo, y como referencia a la hora de realizar la obligada descompresión.

Este tipo de fondeo podría igualmente permanecer en el agua mientras volvían a puerto y no sería necesario localizar cada día el punto exacto. Incluso si la mar se complicaba, bastaría con desamarrar y volver a tierra rápidamente. Se disponían a realizar la inmersión Guido y Claudio, mientras Flory, Almagro y Vincenzo permanecían atentos y a la espera de cualquier necesidad a bordo de la embarcación. Una vez perfectamente equipados y en el agua, desaparecieron rápidamente absorbidos por el azul intenso de las profundidades. Claudio cambió sus botellas de aire por las de mezcla a los 40 metros, mientras Guido lo haría alcanzados los 50. El agua era más oscura de lo esperado y alcanzados los 70 metros, la visibilidad estaba bajo mínimos. Ralentizaron a partir de esos momentos el ritmo de bajada hacia el cada vez más negro abismo. A los 80 el foco de 100 watios comenzaba a señalar alguna mancha más clara hacia el fondo y a los 89 descubrían un impresionante bosque de gorgonias rojas jaspeadas de amarillo fuertemente adheridas a una roca. Pero ¿dónde se encontraba el hierro que parecía reflejado en la pantalla?, ¿dónde estaba el pecio?. Los dos submarinistas se encontraban sobre una roca alargada situada en medio de la inmensidad de la arena. Se giraron levemente alumbrando con sus focos intentando descubrir el entorno y sólamente se podían ver gorgonias bicolor por doquier y cientos de *anthyas anthyas* (pez "tres colas") que, a su vez, les observaban inmóviles a ellos. Estuvieron recorriendo la zona en el poco espacio de tiempo con que contaban para trabajar en esa profundidad (se habían alcanzado ya los 95 metros) y no se podía observar nada más. Guido hizo señas a su compañero e iniciaron seguidamente la subida hacia la superficie claramente contrariados. Allí solamente habían preciosas gorgonias, peces y algunas ramificaciones de coral rojo. Un espectáculo que, para otra de sus habituales inmersiones hubiera resultado perfecto pero que, en esta ocasión, quedó reducida a simple frustración. Y a bordo, sus compañeros ni se lo creían. Se comentó que, quizás, habían buscado en el lado equivocado y que, a lo mejor, el barco podía encontrarse apoyado en uno de los extremos de la roca observada. Y decidieron volver a visitar el mismo lugar en la siguiente inmersión.

De vuelta al punto a investigar amarraron la semirrígida a la boya que habían dejado en el agua y, tras los preparativos de rigor, volvieron a sumergirse. Recorrerían el otro lado de la roca en forma de barco. El fondo permanecía igualmente sombrío y con tan poca visibilidad como en la jornada anterior. La pared por ese lado caía limpia y en picado sobre la arena desde una altura de unos 5 metros. Las gorgonias se encontraban situadas en la parte alta, desde donde ascendían hacia arriba como si de un auténtico bosque de álamos se tratara. Permanecieron recorriendo esta parte y tan sólo encontraron más ramificaciones de coral rojo realmente hermosas pero, del pecio, nada. Y como en estas aguas la ausencia de viento es algo extraño, ya que lo habitual es que se haga presente cuando menos lo deseas, irrumpió la tramontana, teniéndose que suspender la búsqueda durante una larga semana. En ese tiempo contactaron nuevamente con el pescador de Pollença para revisar las coordenadas no fuera que hubiera un número equivocado lo que desbarataría todos los cálculos realizados. El hombre les confirmó los datos, asegurando una vez más que los barcos se encontraban allí. Pasó el tiempo y, cargadas nuevamente las pilas con grandes dosis de optimismo y esperanza se hicieron nuevamente a la mar para comenzar desde cero en aquella zona. En esta ocasión trabajarían sobre un fondo de 105 metros. El agua se ofrecía mucho más límpida y transparente. Hallaron otra gran colina de roca sumergida con su flora y fauna típicas. Nuevo desengaño. Mientras iban pasando los días se acordaban de Quino y, de tanto en tanto, le llamaban por teléfono intentando llevar a cabo la expedición apalabrada en su día, para la que siempre existían motivos lo suficientemente importantes como para ser pospuesta. Y en la cabeza de José Almagro se encendió una lamparita alumbrando otro nombre, el de un pescador conocido que, quizás, podría aportarles algún dato: Antoni Cifre Morro. Precisamente el pescador que vio con sus propios ojos, estando a bordo de la barca de pesca de su padre, como el ***Pegaso*** y el ***Impetuoso*** se hundían sobre los aparejos de pesca familiares. El mismo citado en el comienzo de toda esta historia.

Antonio Cifre tenía cumplidos, ya, 82 años. Pero por aquel entonces tenía 25 y los recuerdos -manifestó- se mantenían aún muy frescos en su memoria. Tras el hundimiento, las

tripulaciones se encontraban a bordo de los botes salvavidas de los barcos que, para colmo, tenían los motores averiados, por lo que tuvieron que remolcarlos de vuelta hasta Pollença. El hombre recuerda que los marinos se habían identificado como italianos, que habían recuperado a heridos del ***Roma*** y que habían venido a refugiarse a Mallorca. Pero también manifestaron que los había que no habían aceptado el hecho de hundir los dos barcos ya que eran dos magníficas naves, cargadas de preciados víveres que habían sido arrojados a los peces, cuando ellos se encontraban hambrientos y faltos de los mismos. La cita con Antoni Cifre tuvo lugar en la terraza del Real Club Náutico de Pollença, tras haberlo hablado tanto con su hija como con su yerno, temerosos de que tales recuerdos pudieran emocionarlo. No era el típico pescador artesanal puesto que, tras finalizar la guerra, se había embarcado de marinero en un barco de vela de un rico americano, habiendo residido al otro lado del Atlántico por espacio de muchos años. El hombre recordaba vagamente el lugar. Bastante alejado de la costa, en alta mar. Situarlo desde tierra era imposible. Quizás, desde una barca en el mar y situándose mirando el perfil de la costa recordaría las señas utilizadas por su padre. Pero su hija, lógicamente, no le iba a permitir que se embarcara debido a su precario estado de salud. Le preguntaron sobre la existencia de algún otro pescador que conociera la posición y contestó que algún pescador de langosta, pero de los que trabajaban en alta mar. O quizás un coralero.

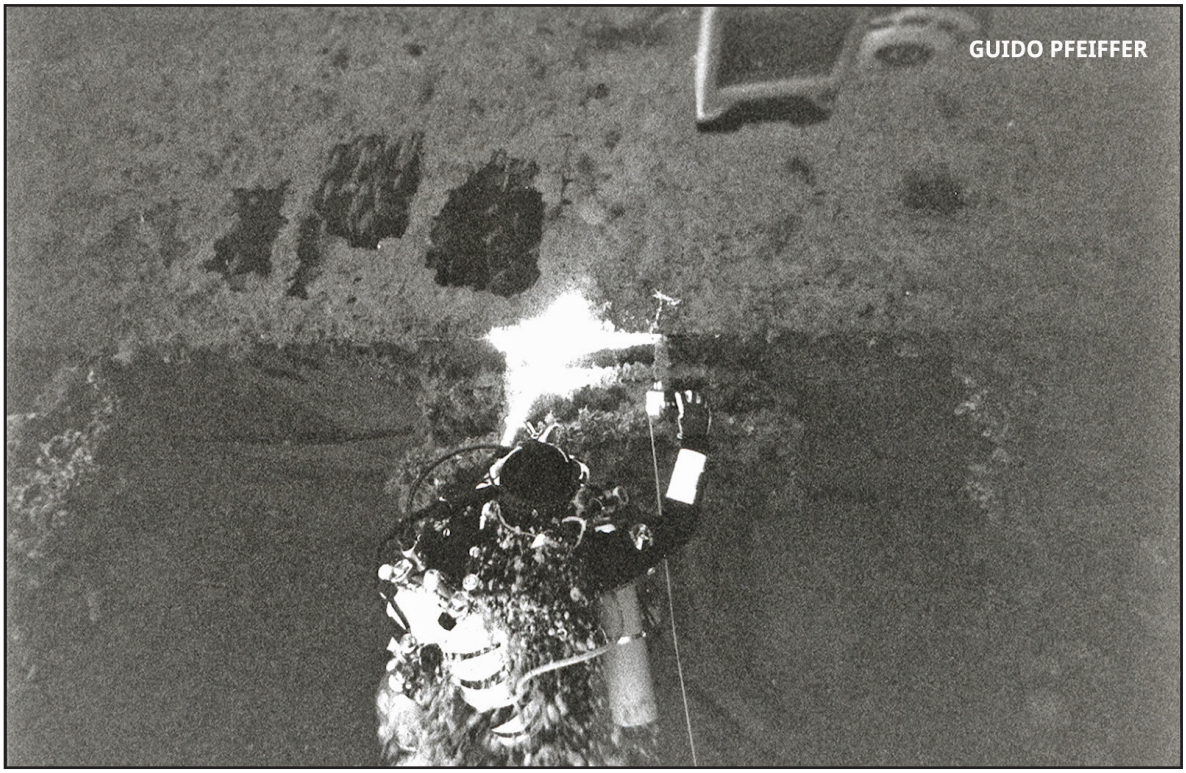
El coralero Quino. ¿Conocían Guido, Flory, Claudio, José y los demás a Quino?. Decidieron entonces recorrer nuevamente los muelles de los pescadores y continuar indagando, incluso en alta mar por la zona, más arriba o más abajo, de los que se encontraban en la zona. Quizá, alguno podría saber algo al respecto. Prismáticos en mano intentaban averiguar si habían preguntado ya a los que se encontraban trabajando por aquella zona. La respuesta siempre era la misma: "¿Buque de guerra italiano hundido en la Segunda Guerra Mundial?, pero ¿cuándo sucedió éso?. No, no sabemos nada al respecto". Muchos de ellos ni siquiera habían nacido en aquella época. El problema se complicaba de cada día más y no se atisbaba horizonte claro alguno donde poder agarrarse. José continuó con sus indagaciones con los pescadores de Ciutadella, puesto que también trabajaban o habían trabajado en aquella zona y salieron diversas anécdotas: uno había sacado enganchada a sus redes una ametralladora, otro un casco de soldado, otro un fusil, otro un puñal o una bomba… Cuando se obtenía la posición del punto de la recuperación se marcaba en la carta náutica: todos se encontraban cercanos, pero ninguno coincidía con cualquier otro.Vista la situación de todo lo obtenido hasta entonces, Guido decidió iniciar una nueva serie de exploraciones cada vez que el tiempo se lo permitía e iba anotando en la carta todo lo que encontraba interesante y precisado de una mayor comprobación. Con la sonda, el GPS y el plotter dedicaron muchas jornadas, meses y años en llevar a cabo este proyecto. Con sus altibajos, éso si, pero sin que decayera la esperanza y a provechando cualquier información y dato posible. Gestiones en Maó, Barcelona, Roma y multitud de amigos y aficionados. Siempre recabando datos, comprobando coordenadas y con la ilusión rompiendo cualquier obstáculo que pudiera significar el hundimiento del proyecto. Secciones rocosas en las altas profundidades, bosques de gorgonias, atunes, grandes meros, refugios de langostas, coral rojo… todo este magnífico espectáculo irá apareciendo ante sus ojos en sus inmersiones, muchas de ellas, la mayoría, en solitario, mientras en la superficie Flory, José, Jordi, Alejandro, Maurizio, o quien se encuentre a bordo permanecerán impacientes por conocer los resultados o el feliz regreso a la superficie del amigo y compañero. Abajo, la fría oscuridad de la sonda de más de 100 metros, le va abriendo poco a poco sus inmensos y fascinantes secretos. Sobre todo fascinantes pero, de los pecios interesados, ni el más mínimo rastro. Guido no podía abusar de las inmersiones a tanta profundidad. Claudio tenía su propio trabajo en Italia. Jordi y Alejandro acudían cuando sus respectivas profesiones (la Medicina) se lo permitían, lo cual auguraba una rápida intervención médica si sucedía algo y, entonces apareció en escena su amigo Maurizio Macori quien, no siendo un buceador técnico como ellos, sí era poseedor de unos conocimientos y habilidades en electrónica que ayudarían en parte al proyecto al presentarse con un artilugio de su propia creación. Se trataba de una microcámara instalada en el interior de una linterna submarina que, provista de un cable de más de 100 metros, estaba conectada en una pantalla situada a bordo de la semirrígida, lo que permitiría observar el fondo desde la superficie de resultar interesante sin necesidad de bajar a las profundidades. Y así sucedió: de encontrar algún punto llamativo, se hacía descender el artilugio que captaba la imagen en una posición angular y, con extraordinaria nitidez, permitiéndoles observar peces, gorgonias, arena y rocas pero, de los pecios y para no variar, nada de nada.

Sin embargo, el artilugio de marras no duraría mucho tiempo porque cierta mañana, de

mar algo movida y cielo cubierto por negros nubarrones, al encontrarse explorando una nueva zona donde la sonda había detectado algo extraño que les llamó la atención, se acabaría su historia. Descubierto algún motivo que llamó la atención a los observadores de la sonda se sumergió la microcámara y se comenzó a navegar en circunferencia tomando como centro el punto, intentando reconocer de qué podría tratarse. De pronto apareció en pantalla una línea recta que la atravesaba de lado a lado en diagonal, en medio de un denso bosque de gorgonias. Al principio no sabían de qué podría tratarse pero, tras rotar varias veces sobre ella pudieron constatar de que se trataba de un cable de acero que debía de llevar largo tiempo sumergido puesto que estaba cubierto de incrustaciones. Pensaron que pudiera ser un cable perteneciente al pecio, aunque también podría ser de alguna barca del "*bou*" que debió enrocarlo y perderlo. Como la mar estaba bastante agitada, en un momento dado la pequeña cámara quedó enganchada al cable del fondo, partiéndose de súbito el cordón umbilical que la unía con la superficie, quedando la pantalla sin imagen y hundiéndose la cámara hacia lo más profundo. Volvieron a investigar entonces el cable descubierto, pudiendo comprobar que se encontraba enganchado entre dos masas pétreas y que nada tenía que ver con lo buscado. Y continuó pasando el tiempo. Las exploraciones se alternaban con otras visitas al ***Georgia K***, al ***Francisquita***, al ***Santa***, al ***Ocean Diver*** o al ***Malakoff***, a obtener fotografías para el pase de diaporamas sobre la Reserva marina del norte de Menorca, de imágenes para las revistas y sus estancias quincenales entre Milán o cala *Morell*, dedicado a su trabajo profesional que no podía dejarse aparcado en ningún momento. En el equipo se había integrado otro ciutadellenc: Pere Calafat, más conocido como "*Pere*", que aportaría una gran mano de ayuda a los trabajos de superficie.

Iniciada el año 2001, la *Operazione* ***Pegaso*** se encontraba en punto muerto. Todos los puntos investigados "in situ" por aparecer como "sospechosos" habían resultado ser masas rocosas, algunas con auténtica forma de barco, recubiertas de frondosa vegetación o albergando cuevas repletas de vida dada la tranquilidad que existe en semejantes profundidades. Últimamente se estaban analizando fondos de 95 a 110 metros y habían llegado a la conclusión de que ningún pescador de langostas conocía la posición exacta de los dos pecios. Desde luego éstos estaban convencidos de conocerla porque existen rocas que se asemejan mucho a un barco, las cuales les habían dado suficientes problemas al enganchar sus aparejos pero, tras bajar Guido o Claudio a inspeccionarlas haciendo una inmersión, habían comprobado la auténtica realidad. Una de las últimas aportaciones las haría otro pescador jubilado, Ignacio Bonas, que cuando tuvo lugar el hundimiento era un niño. El hombre aportaría unas señas de las que suelen tomar los pescadores de las Illes Balears, que situaría el punto exacto tras alinear algo que denominaría "palo" con

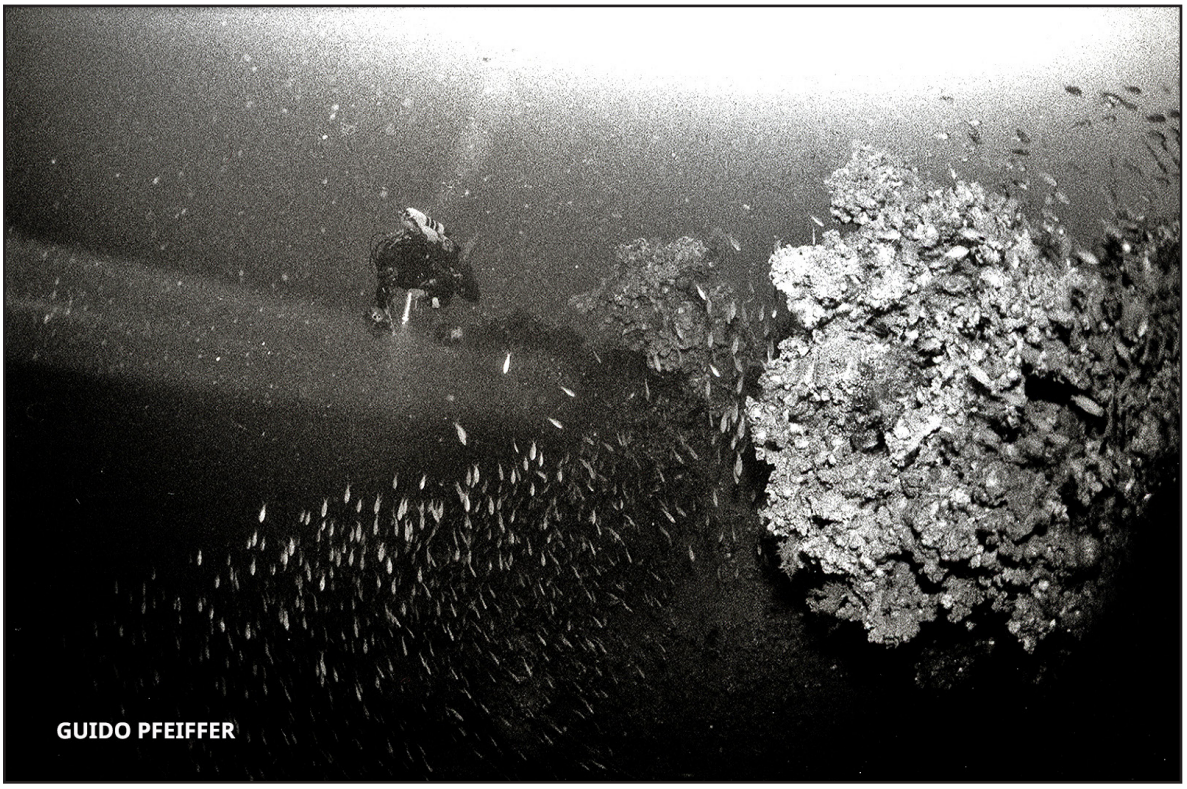
GUIDO PFEIFFER


GUIDO PFEIFFER

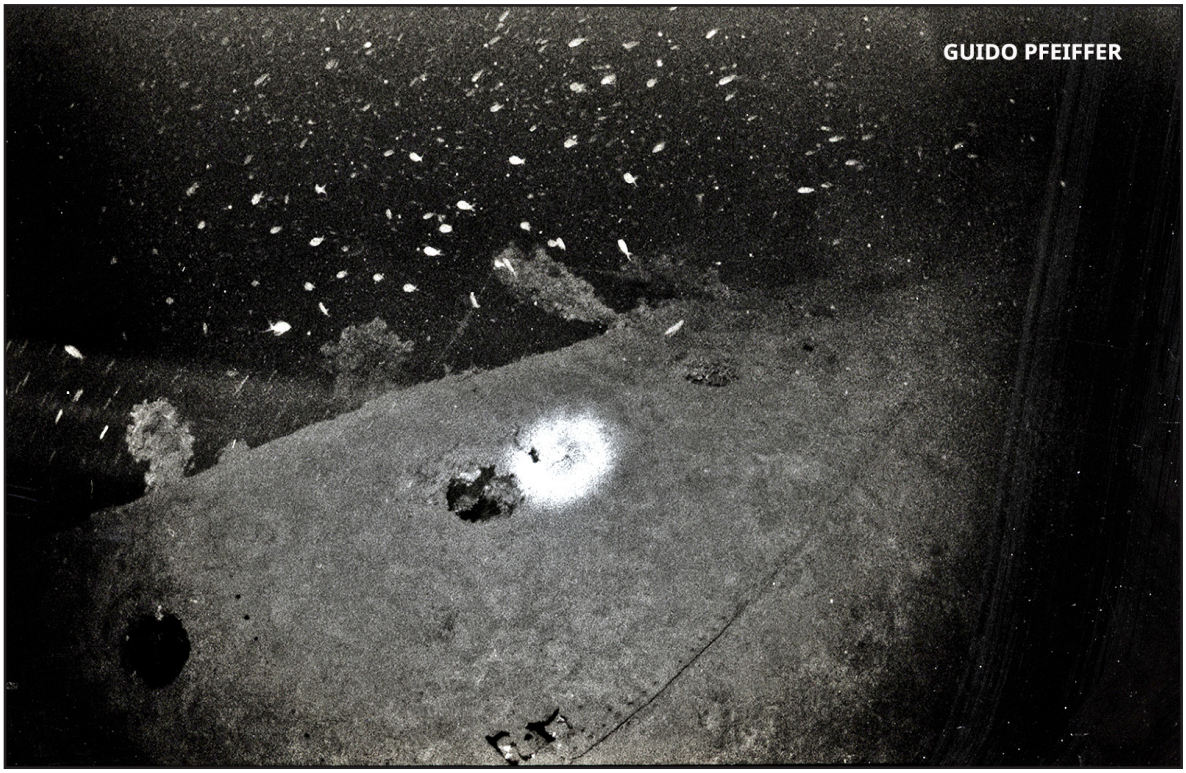
alguna de las cumbres situadas a lo largo del cabo de Formentor (que por cierto, son varias), mientras la farola del puerto de Alcúdia debería verse o no desde ese punto. Por cierto, que tales señas estaban tomadas desde otra zona del Canal. En las jornadas siguientes trataron de descifrar las señas facilitadas por el pescador contando con la ayuda de Almagro, pero aquello no acababa de funcionar. Realizaban cálculos y trazados en base a todas las posibles hipótesis en tierra, fuera en casa o en la misma mesa de un bar, para poder comprobarlos posteriormente en la mar. Y no. Aquello no pegaba ni con cola puesto que cuando se encontraban más o menos en el punto supuesto, teniendo la profundidad conocida, apenas se veía la tierra. Se estuvieron desplazando en uno y otro sentido sin obtener el mínimo resultado que albergara una pequeña, una mínima, luz de esperanza. Y cuando menos se lo esperaban llegó una providencial llamada telefónica desde Barcelona a uno de los dos móviles del tándem Moya-Fernández: su contacto en la televisión catalana había logrado encontrar, al cabo de unos meses, aquella cinta que un día solicitaran y que contenía el reportaje emitido sobre el coralero en la cual se mencionaba la existencia de los dos pecios. Lo primero que hicieron fue solicitar una copia de la misma para poder observarla con total tranquilidad, copia que les fue remitida previo pago de unos derechos. *"Todos nos pusimos frente al televisor para observar las evoluciones de Joaquín Ángel Rodríguez Castelao en los fondos submarinos del Canal de Menorca*.

Ciertamente tenía menos años que ahora sobre sus espaldas. Se le veía evolucionar entre nubes de *anthyas anthyas* junto a un frontón que bien podía ser una roca cualquiera como uno de los pecios de nuestros barcos. "*¡Que emoción!"*, manifestaba Guido mientras continuaba desmenuzando su interesantísima aventura. Éso sí: siempre mostrando su agradecimiento a todos los elementos del Equipo SUB que iban alternándose en la historia según fuera su aportación y el momento en la misma. Una idea tenía en sus cabeza, y era la posibilidad de definir la zona exacta de la costa que podía observarse a través de la filmación que se intuía realizada desde el punto de inmersión. Desde luego que las imágenes submarinas no iban a servir para nada, ello es obvio, pero si se podía ver la zona de la costa mallorquina que quedaba al fondo de la imagen posiblemente sí servirían si los miembros del equipo eran capaces de identificarla. Se confiaba en la facilidad para ello de Almagro, acostumbrado a guiarse por el perfíl de la isla vecina. Cuando apareció en la pantalla un plano del fondo del paisaje lo fotografiaron y lo aumentaron suficientemente para trasladarlo sobre la carta marina una vez identificadas las montañas que aparecían. La regla, el compás, el trazador de rumbos, el lápiz y la goma sacaban chispas, mientras los corazones de quienes se encontraban alrededor de la mesa aumentaban el ritmo de sus pulsaciones. ¿Habría suerte y se daría por fin con aquellos puntos cubiertos por

toneladas y más toneladas de agua?. Ni que decir tiene que la moral se encontraba una vez más en su punto más álgido y, cualquier nueva salida a la mar rompería la monotonía de todas las últimas. En los siguientes días navegaron hacia arriba y hacia abajo a lo largo del sector de litoral existente entre Alcúdia y Pollença intentando obtener el perfil que aparecía reflejado en la fotografía digital obtenida de la imagen de la pantalla del televisor. Si lo conseguían intentarían llevar a cabo la obtención de una situación bien por dos marcaciones a puntos de la costa, o bien por enfilaciones. Aquellos primeros resultados serían negativos a pesar de los esfuerzos de Almagro y de los de Pere Calafat quien, a pesar de tener a su cargo la asistencia en superficie y manejo de la embarcación, con sus reconocidas dotes personales dada su trayectoria personal como profesional de la pesca, podían ser sumamente efectivas a la hora de sumar esfuerzos. Pero las primeras pruebas les llevaron a un fondo de algo más de 90 metros y lodo. Ni tan siquiera una triste roca alteraba aquella línea totalmente plana que ofrecía la imagen de la sonda de pantalla. Pero el equipo no perdía la esperanza ni el optimismo inicial: después de todo, aquello podía considerarse como algo completamente normal. Una vez en tierra y frente a la pantalla del televisor de cala *Morell* decidieron rebobinar una y otra vez más la cinta y a volver a observarla nuevamente. Cada uno sacaría sus connotaciones y, al final, habría debate y se obtendrían nuevas conclusiones. Algo no iba bien y era necesario averiguar de una vez por todas de qué se trataba. Quino aparecía a bordo de su embarcación. Podía observarse la cámara instalada en su popa y se veía un fondo costero, quizás con más profundidad que como se podía observar desde la embarcación. De acuerdo con lo sugerido por Almagro se decidió realizar un sensible cambio al sistema de trabajo al utilizado hasta ahora. La salida era siempre matinal, con el fin de que a la salida del "*embat*", el conocido y molesto viento terral muy característico en la costa de Mallorca y que levanta una picada marejadilla, el trabajo hubiera ya finalizado y se pudiera regresar a puerto. Y es que Guido no sale con su barca como es lo normal en un navegante deportivo clásico, que pasa el día en la mar. Su sistema de trabajo le hace zarpar a primeras horas de la mañana para llevar a cabo el tipo de inmersión interesada para la jornada y a las tres de la tarde se encuentra ya en casa comiendo en su comedor, tranquilamente sentado. Pues en esta ocasión actuarán de diferente manera: saldrán por la tarde en que las brumas típicas matinales se habrán disipado y podrán escrutar mejor la costa de Mallorca. Cuando ese día a media tarde llegaron al punto en que habían estado trabajando los precedentes les pareció encontrarse en otro lugar, con una imagen mucho más clara, de tal forma, que había aparecido un fondo que por las mañanas había estado siempre oculto. Lo que tenían en esos momentos ante sus ojos era una fotografía perfecta en nitidez y contraste y coincidía en lo observado en la imagen del



GUIDO PFEIFFER

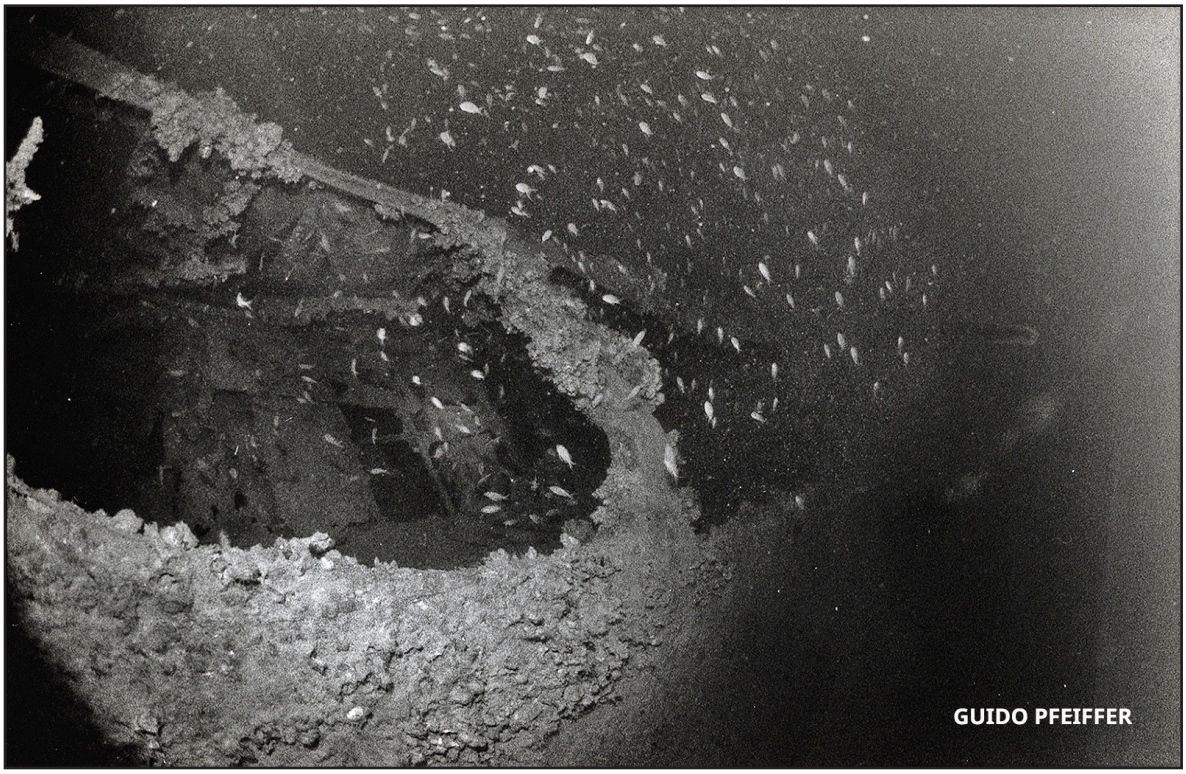


televisor. Porque lo que habían estado observando hasta entonces eran simplemente las bases de las diferentes montañas buscadas que, precisamente por ese motivo, aparecían totalmente diferentes a como eran en realidad al tener recortadas completamente sus cumbres ofreciendo con ello un perfil diferente e imposible de identificar y menos aún corresponderse con el de las imágenes del video tantas veces ya visualizado.

Volvieron entonces a situarse guiándose por el perfecto perfil y relieve que tenían ahora frente a sus ojos y pusieron en marcha la sonda de pantalla de a bordo, la que tantas y tantas veces les había ofrecido el perfil completamente plano: como por encanto, ante sus ojos comenzaba a reflejarse perfectamente lo que sin duda era el perfil de un pecio correspondiente a un buque hundido. El fondo era de 96 metros y el perfil ascendía rápidamente hasta los 87 y nuevamente bajaba hasta los 95. La imagen era de un intenso color rojo, como tan solo un perfil de un pecio de un buque de casco de acero es capaz de ofrecerlo, mientras en todo su contorno podía observarse una fina y difuminada aureola indicativa de la presencia de infinidad de peces. Decidieron tomar medidas y realizar una serie de pruebas y comprobaciones a fin de evitar en lo posible un nuevo desengaño. Pero esta vez todo concordaba perfectamente: estaba claro que el pecio había sido descubierto. Inmediatamente se pusieron a realizar una serie de nuevos cálculos porque si el hallado pertenecía a uno de los barcos buscados, inevitablemente y, según manifestó en algún momento el coralero, el segundo debería de encontrarse en un radio de más o menos quinientos metros del primero. La embarcación fue puesta nuevamente en marcha para seguir un rumbo que tomaron como el más probable que podría haber realizado el otro buque. Un par de cientos de metros navegados desde el punto en que se encontraba el primero y la pantalla volvió a dibujar otro perfil rojizo que desde los 97 metros, pasaba casi inmediatamente a los 90 para, poco después, descender hasta los 100. También se podía observar una aureola indicadora de infinidad de peces a su alrededor, lo que podría significar la presencia del segundo de los pecios buscados.

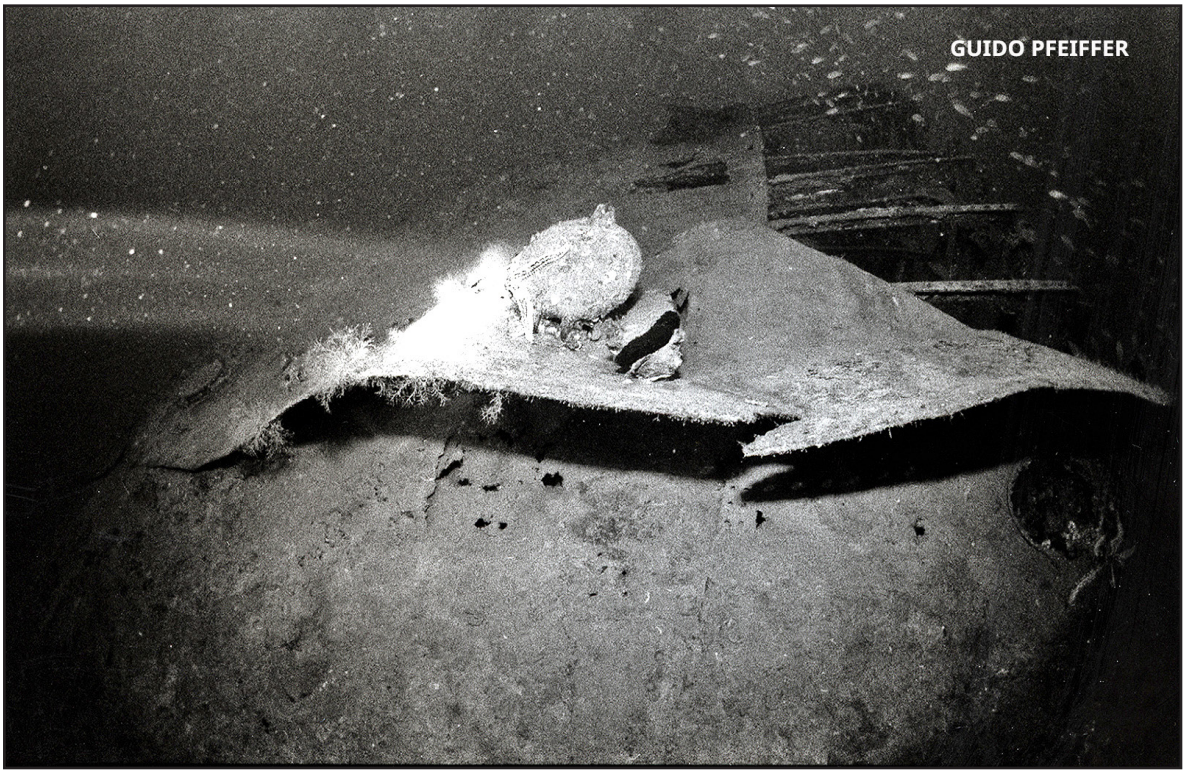
Pero la coloración no tenía la consistencia del primero. En cualquier caso un aspecto estaba perfectamente claro: para resolver la incógnita la única solución fiable y, por lo demás, completamente veraz, que permitiera afirmar que lo encontrado en esta ocasión eran los dos torpederos italianos ***Pegaso*** e ***Impetuoso***, pasaba por realizar las necesarias comprobaciones reales para aclararlo de una vez por todas y ésto tan sólo se podía lograr de una manera: bajando hasta ellos y de este modo ratificarlo. Para ello fue organizada una nueva inmersión en el primer punto observado, en el que la imagen se correspondía con lo observado en el video sobre las andanzas del famoso coralero. Aquella mañana zarparon desde el puerto-base de cala *en*

GUIDO PFEIFFER


GUIDO PFEIFFER

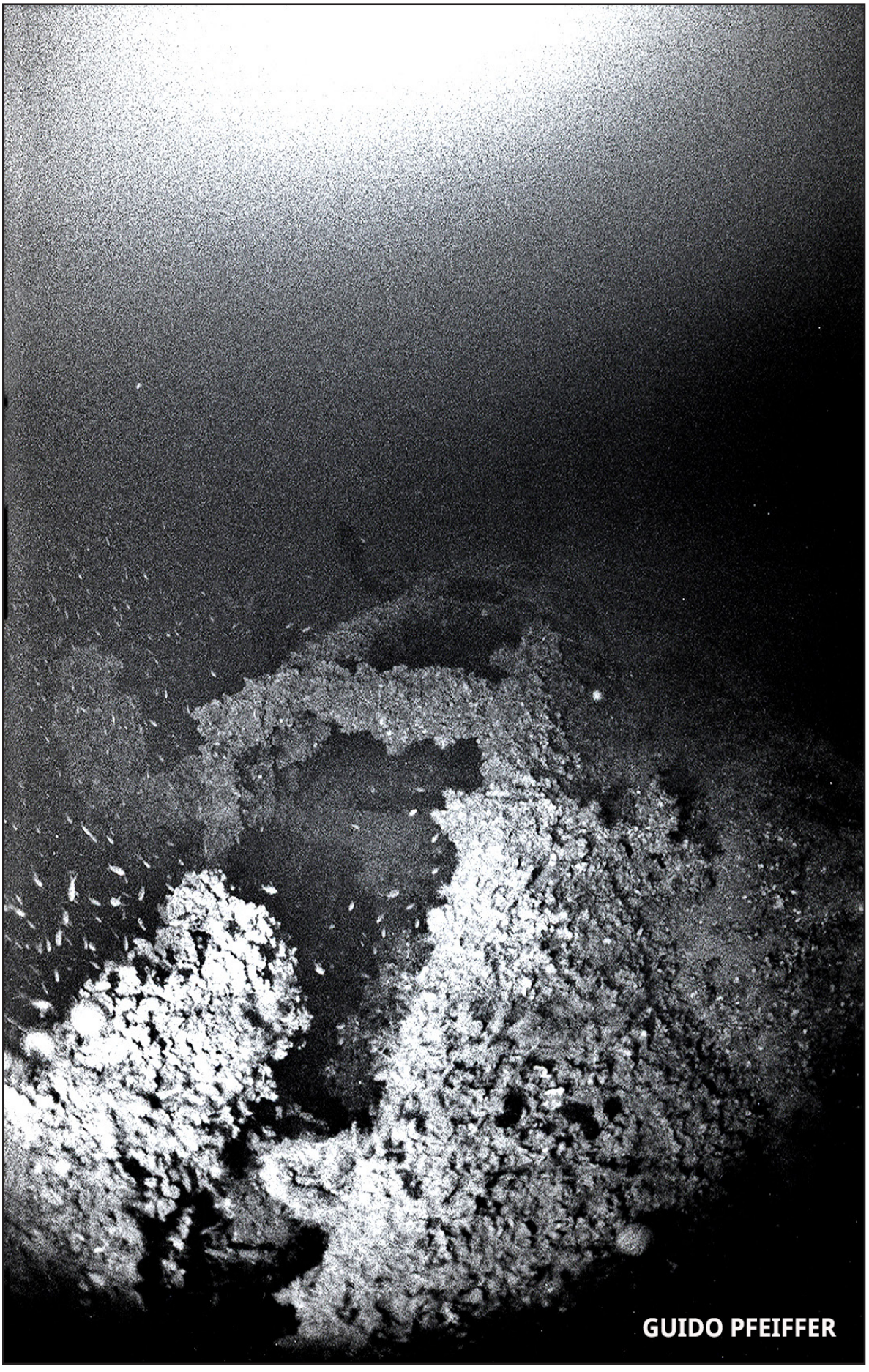
Bosc con el ánimo de los vencedores y una vez fuera del canal de acceso dieron rumbo, velocidad y distancia para dirigirse directamente hasta el punto a explorar. Aquel día la mar estaba completamente llana. En la superficie el agua estaba limpia y luminosa. Muy transparente. Sin embargo, alcanzada la cota en que tenía que cambiar Guido las botellas de aire atmosférico por las de mezcla, a unos 50 metros, se encontró con una densa capa de plancton que actuaba a modo de intenso filtro. A través de él, el haz luminoso de la linterna penetraba como una hoja de cuchillo. La distancia que le separaba del fondo del canal se iba acortando a pasos agigantados y, de pronto, se encontró frente al enorme responsable de la imagen que aparecía en la pantalla de la lancha como una fuerte silueta de color rojo. ¿Se trataría en esta ocasión del ansiado pecio buscado desde hacía ya tantos años?. "A los 90 metros de profundidad pude observar que aquello tenía la forma de un gigantesco pan en cuya parte superior se encontraban perfectamente adaptadas algunas familias de gorgonias. No parecía un pecio, ciertamente, lo cual me tenía completamente confundido. Pero ¿cómo podía ser?. Lentamente puse pie sobre aquel descomunal escollo: mi ordenador de muñeca indicaba 95 metros. Se trataba, una vez más, de una gran formación rocosa llena de agujeros la cual recorrí con mi linterna observando en su interior hermosas ramificaciones de coral rojo, grandes como una mano, de las cuales afloraban hacia el exterior las ramificaciones más jóvenes. Me volví lentamente intentando descubrir el resto del contorno y, aunque la visibilidad era entonces muy limitada no por ello, perdí la evidencia de que aquello no se trataba de un buque hundido. Hubiera podido coger un hermoso coral que tenía ante mis ojos pero el no disponer de ninguna herramienta que me permitiera hacerlo limpiamente sin romperlo, el carecer de una bolsa donde meterlo y lo lastimoso que resultaría estropear aquella forma de vida tan hermosa me hizo desistir rápidamente de cualquier intento".

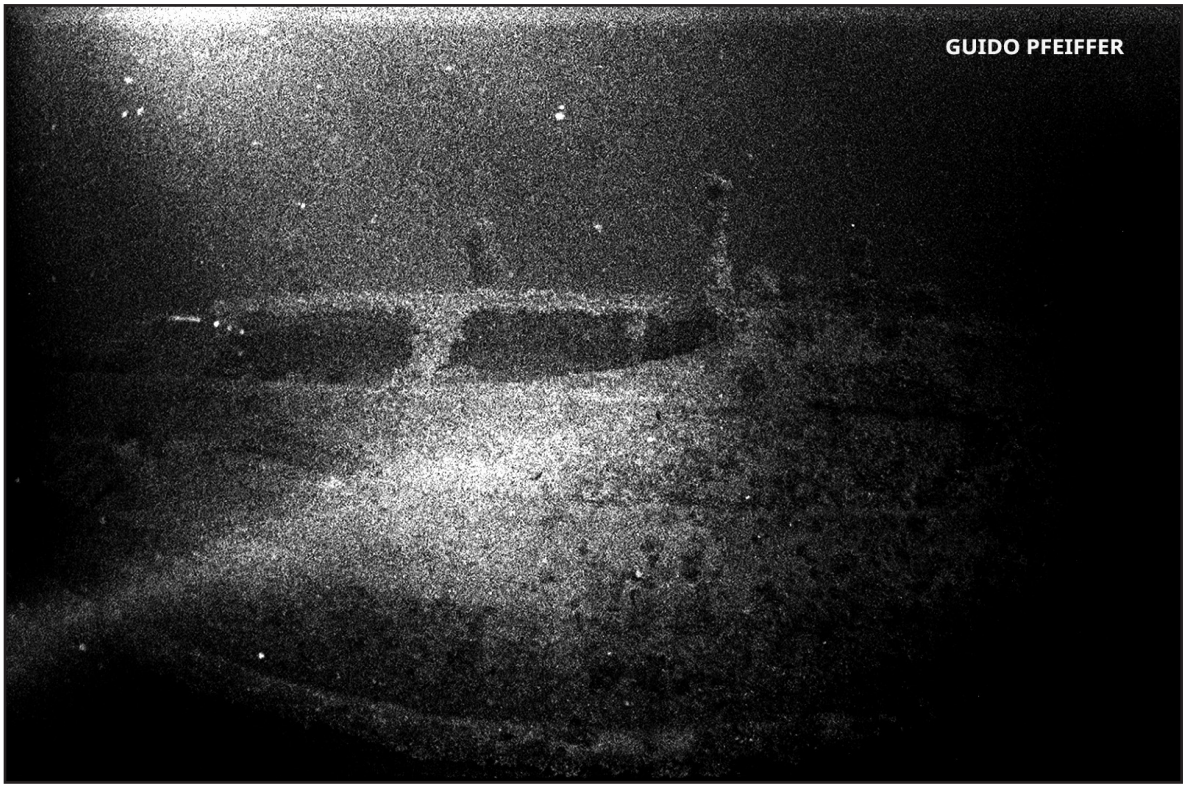
Tras ello, los interminables minutos de descompresión y llegada a la superficie. Flory, Pere y Vincenzo estaban apoyados en la borda ávidos de noticias: ¿se trataba del ***Impetuoso*** o del ***Pegaso***?. Pues ni uno ni otro. Aquello resultaba ya increíble. Parecía como si el Destino quisiera por todos los medios que no fueran descubiertos y aquellos cascos continuaran para siempre sumidos en lo más profundo y oscuro de los abismos. Pero no decayeron -una vez más- los ánimos del equipo y mientras navegaban hacia la costa comenzaron a preparar planes para la mañana siguiente. Tenían buen tiempo y los partes anunciaban que la situación continuaría en las jornadas venideras. Había, pues, que aprovechar la benevolencia de la mar y a la mañana siguiente se dedicarían a explorar el segundo objeto observado y que tenían señalado con un casi imperceptible puntito a lápiz en su carta de navegación. Por si acaso, también estaba perfectamente memorizado en el GPS de a bordo. Al amanecer largaban amarras rumbo al *Canal*. En


GUIDO PFEIFFER

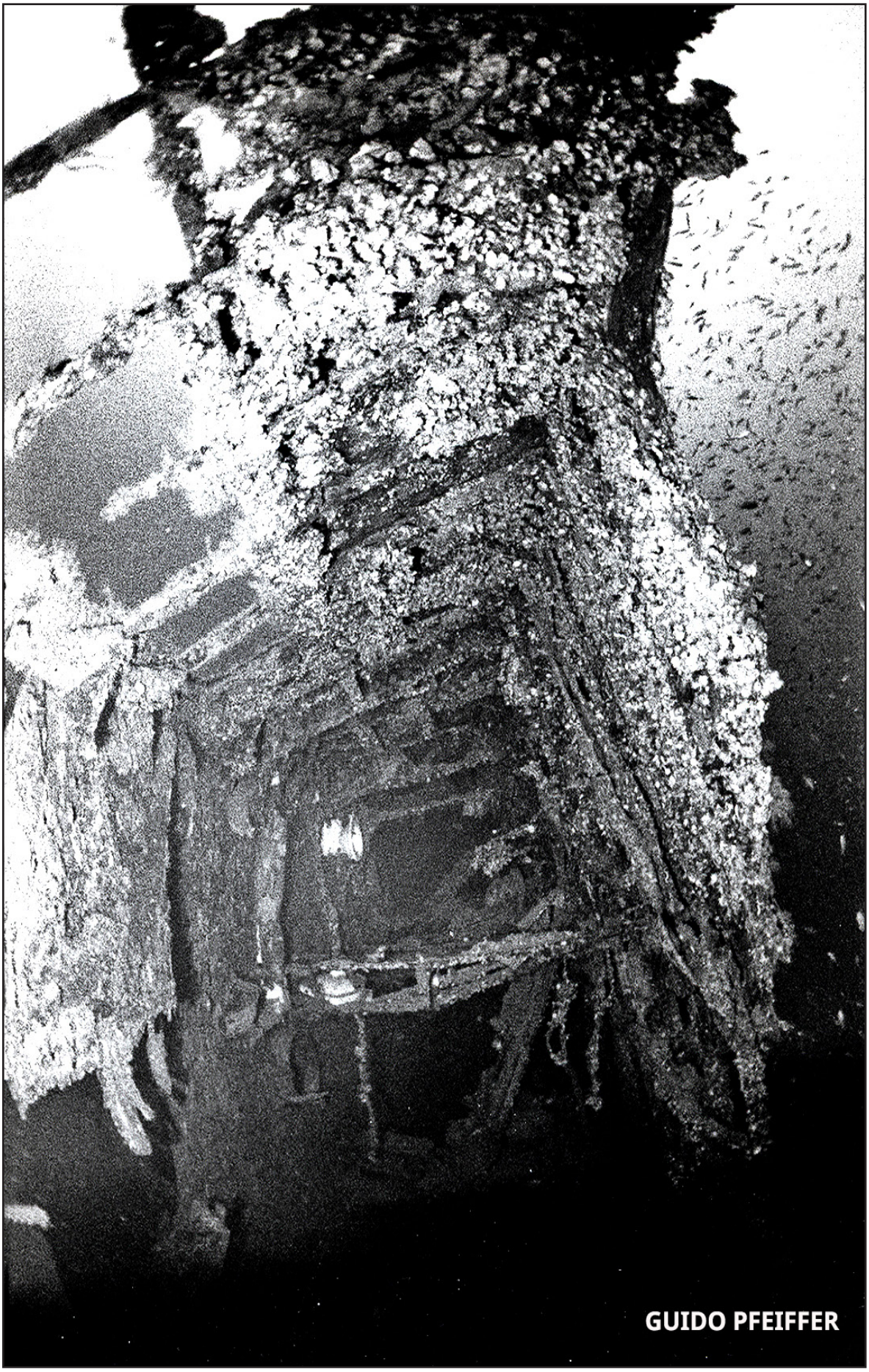
esta ocasión Alejandro Fernández se había unido al equipo para garantizar la asistencia médica a Guido en la superficie, aunque bajaría a esperarle en el veril de los 50 metros y de este modo le haría compañía mientras pasaran los interminables minutos. Éste, de no descubrir lo que estaba buscando, aprovecharía la inmersión para inspeccionar el estado del "muerto" que tenían fondeado y que les servía de "*senya*". A pesar de resolver explorar el segundo punto, lo cierto es que ninguno confiaba en el éxito de la misión, a tenor de las ilusiones precedentes. Llegados al lugar y amarrada la embarcación a la boya se efectuaron rápidamente los preparativos: Guido se colocaba un "jacket" (traje de neopreno) técnico, una tribotella de 40 litros, dos botellas auxiliares de 10 litros cada una y se lanzaba al agua con Alejandro que se había "vestido" para la ocasión con un traje seco y una monobotella. Guido a su lado se sentía como si fuera un buzo del siglo pasado debido al peso de su equipo. Para no perder el contacto con su compañero se inició la inmersión pausadamente hasta alcanzar a los 50 metros en que la tribotella sería sustituida por el trimix y tras hacer un gesto de despedida con la mano a Alejandro, Guido continuaba su bajada hacia el abismo en solitario, no tardando en encontrarse nuevamente envuelto por el banco de plancton que le reduciría extraordinariamente la visibilidad. El potente foco de la linterna de mano comienzaba a ser del todo necesario. A los 70 metros no se podía observar nada más que el denso manto oscuro que como telón le limitaba el camino. Pasados los 85, Guido sintió una extraña sensación: llegó a pensar por un momento que la mezcla de gases le estaba haciendo ver alucinaciones. ¿Acaso no habría realizado bien la mezcla a pesar de los meticuloso que era con el ordenador que se encargaba de controlarlo?. Porque sin duda, lo que estaba viendo clarear en ese preciso momento delante de su máscara tenía toda la maldita pinta de ser el casco de un barco que se encontraba apoyado en el fondo sobre uno de sus costados. Con la normal aprensión de quien sabe que algo extraordinario está ocurriendo continuó su descenso lentamente: "*Noventa metros. Casi no podía creerlo. Tenía por fin ante mi a uno de los dos torpederos…*". Muy cerca de él y hundido en el fango se encontraba el pesado escandallo de plomo que unido a un cabo llegaba hasta la superficie y que se utiliza para marcar su posición y como referencia para la subida. Tocando con sus manos el barco, se preguntaba cuál de los dos podía ser el que tenía ante sí. No se veía una superficie limpia, sino que se encontraba llena de grandes volúmenes de metal de diferentes tamaños, todos ellos recubiertos de abundante vegetación y de moluscos bivalvos. Guido se encontraba entre entusiasmado y gratamente confundido y poco a poco iría reconociendo los diferentes perfiles y siluetas que se abrían ante sus ojos: barandillas, cañones, herrajes de cubierta, torreta, éso sí,todo ello rodeado de una oscuridad fantasmagórica. Sin embargo no veía ningún pez.

GUIDO PFEIFFER


GUIDO PFEIFFER



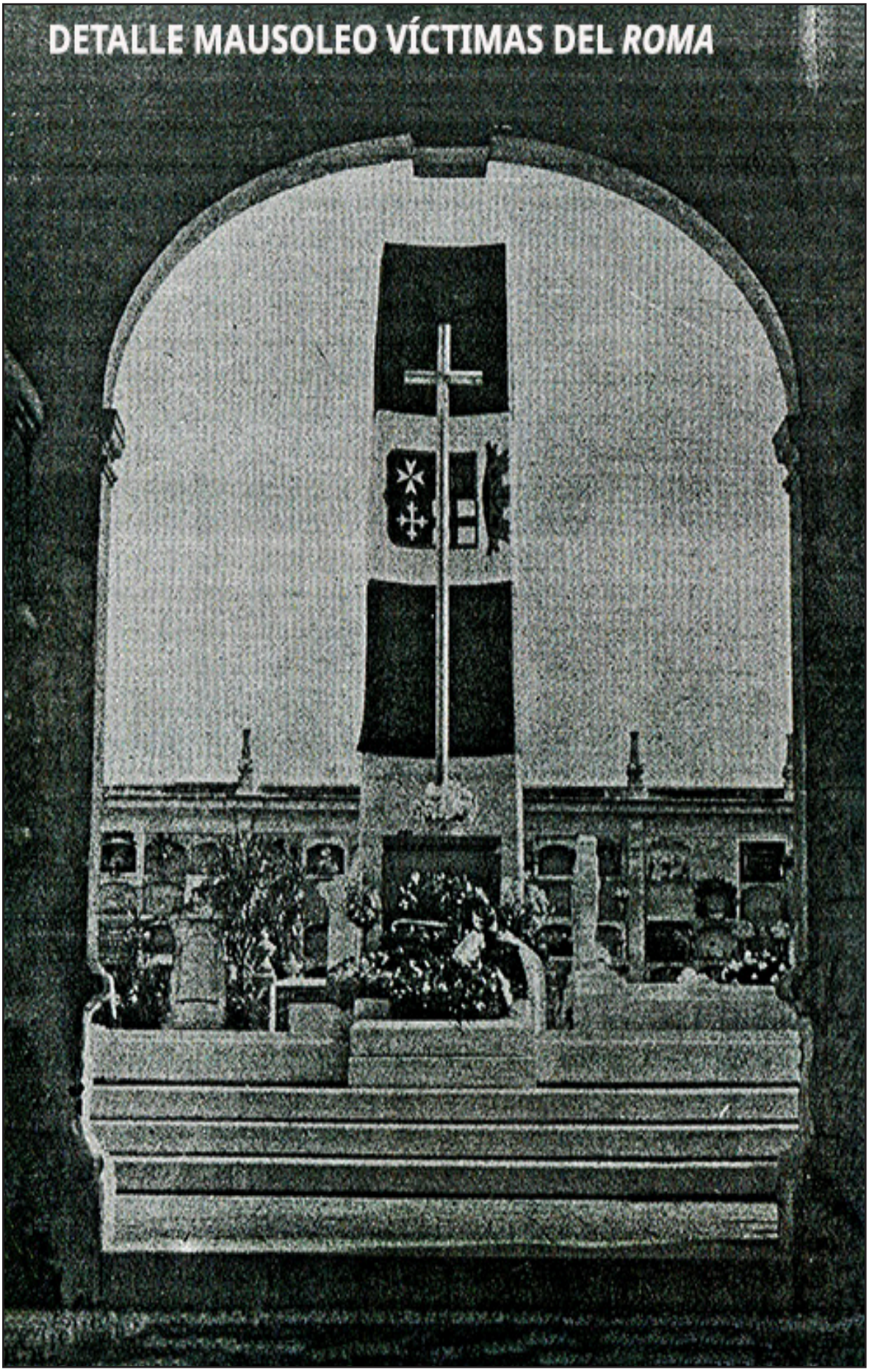
Resultaba extraño y se preguntaba en qué parte del barco se encontraba. Maniobró lentamente hasta situarse de modo que el casco le quedara a su derecha. Entre la corriente y las numerosas burbujas de aire la visibilidad se hacía muy difícil. De pronto enfocó con la linterna un gran banco de *anthyas* que le estaban observando a él. El banco permanecía perfectamente inmóvil y su sombra quedaba proyectada sobre la estructura del torpedero. Tras moverse unos diez metros en sentido longitudinal, pronto pudo reconocer el inconfundible y familiar perfil de un grueso cañón. Y un poco más allá una antena arrancada de una cruceta y apoyándose en el fondo. Por delante de la antena se descubría una inmensa masa metálica que bien pudiera ser la chimenea del barco por su igualmente inconfundible perfil. Por ello se deducía que lo siguiente en aparecer sería el puente, como así sucedió. Lo imaginaba imponente y casi no lo podía ver puesto que se encontraba en su mayor parte hundido en el lodo. Se podían observar las formas cuadradas de los ventanales de la posición del timonel, con los cristales y sus molduras completamente intactos, aunque mirar a través de ellos resultara totalmente imposible al estar recubiertos de sedimentos e incrustaciones.Guido continuó con su minuciosa exploración, intentando encontrar la puerta de acceso al puente que, a través de los diversos estudios llevados a cabo en planos e imágenes del barco, se correspondía con un pequeño “bacalao” o balconcillo lateral, pero no logró encontrarla. Sin embargo sí logró identificar (con reservas, al principio) el pecio como el del ***Pegaso*** por la forma de la torreta, puesto que la perteneciente a éste tiene un saliente hacia proa, como si fuera una cafetera o una jarra, mientras que la correspondiente al ***Impetuoso*** era completamente redonda al no disponer de saliente alguno. Gracias a estas identificaciones pudo confirmar definitivamente que el barco se encontraba apoyado sobre su costado de babor. Por ello, de continuar hacia adelante hubiera llegado a la proa pero el tiempo pasaba rápidamente y había que pensar en volver a la superficie. Dando media vuelta comenzó a retroceder atravesando el banco de *anthyas* que se había mantenido inseparable durante su estancia en el fondo. En una de las cubiertas descubrió una hilera de “ojos de buey” con sus bordes irregulares por causa de las incrustaciones. Se encontraban todos abiertos y en su interior aparecían infinidad de pequeños peces de color rosa cubriendo mamparos y proyectando a su vez sombras que hacían aumentar aún más la confusión del observador. Porque el recinto se encontraba lleno de formas de objetos desordenados, desparramados y cubiertos de fango lo que, de haber penetrado en su interior y haberse removido, hubiera supuesto una gran contrariedad y peligro. Se supone que, tras el enorme impacto ocurrido contra el fondo, muchos objetos fueron desplazados de su lugar creándose una gran confusión. Ahora se encontraba todo recubierto de lodo, vegetación y, en los espacios libres, millares y millares de pequeños peces.


GUIDO PFEIFFER

***ATTILIO REGOLO* ABANDONANDO EL PUERTO DE MAÓ AL FINAL DEL INTERNAMENTO**

La profundidad máxima alcanzada había sido de 98 metros y el tiempo en que se ha realizado toda esta inspección -una vez llegado al fondo- algo más de diecisiete minutos. Mientras tanto Alejandro, que había permanecido estático suspendido a 50 metros de la superficie, sobre un abismo negro como la noche, comenzaba a preocuparse. Le había visto sumergirse y había seguido la luz emanada de la linterna de 100 watios de potencia que cada vez se había vuelto más débil hasta quedar absorbida por la negritud. No podía ver ni oir las burbujas del autorespirador de Guido porque una fuerte corriente las desviaba de su posición. Tan sólo podía escuchar las suyas propias. A 50 metros, carente siquiera de un pequeño punto que sirviera de referencia o dónde dirigir la mirada, aquellos simples diecisiete minutos se le habían hecho realmente interminables. Por fin pudo observar una serie de burbujas que subían hacia su posición cerca de la línea que unía el fondo con la superficie, descubriendo poco después que también comenzaba a percibir un reflejo luminoso allá abajo hasta reaparecer de nuevo el familiar haz de luz de la potente linterna de su compañero. Alejandro respiró tranquilo: su amigo volvía a la realidad, a la superficie. Llegado a su misma altura, Guido no respondió inmediatamente a los gestos de curiosidad de su compañero que quería saber si el resultado había sido positivo. Simplemente y con total naturalidad efectuó el cambio del equipo de respiración trimix por el de aire atmosférico. Después, con los dedos hizo una señal negativa a su compañero, aunque sus ojos delataban una inmensa alegría y no rabia ante un hipotético fracaso. Alejandro, que no tiene un pelo de tonto, se dio cuenta inmediatamente de la broma que le estaba gastando su amigo y, presa de gran emoción, levantó rápidamente su puño en alto en señal de victoria. Estaba claro que la paciente búsqueda estaba dando sus frutos premiando a la también innegable constancia y que, a no mucho tardar, se encontraría el pecio del segundo barco.

Ese día era el 23 de junio de 2001. Desde que se comenzó a diseñar la *Operazione* ***Pegaso*** habían transcurrido ya casi tres años. Guido se encontraba en la última fase de descompresión y Alejandro, que había ya finalizado, no había podido esperar más y sacando la cabeza fuera del agua, había comunicado a los que se encontraban a bordo (hay que decir que con el corazón compungido esperando un enésimo fracaso), la buena nueva. Una vez todos a bordo de la embarcación las felicitaciones y celebraciones no se hicieron esperar. Se había dado, contra viento y marea, un gran y soberbio paso.Una vez en tierra comenzaron a sopesar la nueva situación y a planificar lo que había de hacerse de ahora en adelante. Una cosa estaba más que clara: habían localizado a uno de los torpederos y, por los escasos datos que se habían podido cotejar, se podía identificar muy bien como el ***Pegaso***. El barco no se encontró en ninguno de los lugares descritos tanto por pescadores como por testigos, si no que el descubrimiento obedecía a la obtención de unos cálculos imaginarios a partir de la visualización de un vídeo pro-


DETALLE MAUSOLEO VÍCTIMAS DEL *ROMA*

ducido por una cadena de televisión y tras hacer funcionar las mentes de todos los miembros del Equipo SUB. Saber que se trataba del ***Pegaso*** era debido a la comprobación de fotografías facilitadas por el Archivio Storico della Marine Militare. Los dos buques buscados eran muy similares, casi gemelos, aunque una diferencia estribaba en las torretas, en que uno, el ***Pegaso*** tenía un apéndice hacia proa, mientras la del ***Impetuoso*** era totalmente lisa y redonda. El primero tenía los bacalaos (balcones laterales del puente) redondeados, mientras el segundo los tenía cuadrados. Y no se podía comprobar el nombre en el casco, desaparecido tras más de 60 años hundido y, muy posiblemente, pintado en su día, en lugar de troquelado y soldado. Los botes de salvamento, que quizás podían haber servido para ello pues el nombre figura en sus amuras o aletas, tampoco estaban. Unos habían sido utilizados para recoger náufragos del ***Roma*** y los otros para volver a tierra junto con el material a salvar. Se pensó en la campana de a bordo, pero se trataba de un instrumento optativo. Las siguientes exploraciones tuvieron lugar bastante dilatadas entre si, por viajar a Italia, por el trabajo, por la *tramontana*, el *llebeig*, el *xaloc* o el *mestral.* Encontrándose el *Canal de Menorca* bajo la influencia directa del peligroso y temido golfo de León, lo normal, es que el día de la salida programada algún viento impidiera llevarla a cabo. Las siguientes visitas sirvieron para engrosar el expediente más que nada fotográfico y siempre pendiente de nuevas inmersiones. Con los temporales el sistema de balizamiento desaparecía o era desplazado fuera de lugar. Cada vez se tenía que resituar la embarcación de nuevo e intentar reponerlo. Al final adoptaron otro sistema: un escandallo en forma de cilindro de plomo de unos 15 kilos de peso unido a la superficie con un cabo adecuado que finalizaba en una boya anaranjada. Finalizada la inmersión el equipo era levado a bordo mediante una maquinilla eléctrica. El caso era que cada vez se bajaba sin conocer exactamente en qué parte del casco iban a poner los pies (por decirlo de alguna manera). El nombre del barco, aunque se intuyera, se desconocía formalmente, y lo que habían hallado se asimilaba bastante a la fantasmagórica imagen de un cuerpo en descomposición. Algunas estructuras se habían desmoronado, o estaban siendo devoradas por la herrumbre, mientras otras se encontraban recubiertas de fango espeso y viscoso que harían recordar el malparado vendaje de una momia. Algunas zonas aparecían taladradas por multitud de orificios producto de alguna ametralladora: hay que recordar que el barco había tomado parte activa en el combate del cual había salido bastante mal parado. Los restos de la batalla eran evidentes. En una de las inmersiones llevadas a cabo con Claudio Corti, pudieron constatar la presencia de una pieza de artillería montada sobre una plataforma elevada que habría sido utilizada en el ***Impetuoso***: "*Ello nos haría dudar sobre la identidad del barco hallado. Estábamos trabajando sobre fotografías y sobre un pecio bastante destruido. Era evidente que teníamos que reconocer perfectamente la zona de la torreta la cual nos sacaría de aquel mar de dudas*", manifestaría Guido. Pero una vez caían sobre la popa, otra sobre la proa, otra en la chimenea y si se encontraban próximos al objetivo, salía cualquier detalle que les hacía perder

un tiempo precioso que no daba ya para más y tenían que comenzar nuevamente el ascenso. Decidieron concentrar su investigación en la popa, pero no se veía nada. Un antiguo marino les indicó que existía la costumbre de grabar el nombre del barco sobre las hélices, de lado y en dirección a la proa. Tan sólo permanecía visible una, recubierta por un gran amasijo de moluscos adheridos. La otra estaba completamente enterrada en el fango. Se probaron diferentes formas para descubrir las letras identificativas pero todo resultó inútil. Durante otra inmersión, pudieron comprobar al llegar al fondo que el escandallo no había caído en esta ocasión sobre el pecio debido a las fuertes corrientes dominantes, que le afectaron mientras bajaba. Sin embargo, la sombra del barco se distinguía perfectamente a unos veinte metros de su posición, por lo que Claudio se dirigió directamente hacia el mismo. Cuando lo alcanzó Guido no vio a su compañero por lo cual se dedicó a obtener una serie de fotografías tras ir identificando diversas partes del barco. Tras un espacio razonable de tiempo llegó su compañero, que le había descubierto gracias al haz luminoso de su linterna. Claudio tenía la suya apagada. Le manifestó que había visto la hélice y reconocido la popa. Poco a poco irían reconociendo las diferentes partes del buque, aunque nunca podrán observarlo todo debido a la prohibitiva profundidad y a los peligros que encierran este tipo de inmersiones. Los compartimentos se encuentran llenos de fango que al menor movimiento enturbian completamente el agua y llenos de millares y millares de pececillos que habitan el pecio del cual no se separan nunca. Se encuentran tan cerca unos de otros que se transforman en una auténtica malla impenetrable que impide ver nada de lo que pueda encontrarse tras ellos.

Guido: "*En otra ocasión bajé solo y me detuve en la popa dispuesto a inspeccionar el grueso y sólido cañón que aún se encuentra perfectamente emplazado sobre la misma. Un grandioso banco de anthyas y peces plateados me impedían observar más allá de un metro de distancia, a pesar de la potencia de mis lámparas. Me paré y les hice apartar con un brazo, observando una gran mancha oscura. Me acerqué y descubrí un gran agujero: desde su interior dos grandes meros me estaban contemplando impávidos con sus grandes y salientes ojos. De no ser por la potencia de la linterna no los hubiera descubierto. Lentamente se dieron la vuelta hundiéndose en la negrura de la abertura, capaz de permitirme entrar a inspeccionarla sin el temor de poder quedar atrapado. Muy posiblemente había sido abierta por una bomba que había dado certeramente en la popa del torpedero. Con el impacto se había cargado dos cubiertas pero no había afectado al*

FAMILIARES DE LOS ENTERRADOS EN EL PANTEÓN LLEGADOS DE ITALIA EN EL HOMENAJE CELEBRADO POR EL 50 ANIVERSARIO CEMENTERIO DE MAÓ

casco como para producirle una peligrosa vía de agua. Bajo cubierta discurrían dos pasillos que por ambas bandas se dirigían hacia el centro del barco. Los pasillos habían resistido el paso del tiempo y se podían ver diversas conducciones tubulares. Seguí a los dos meros hasta que los perdí nuevamente de vista tras sumirse en la oscuridad. Me encontraba en una zona que sin duda debía tratarse de la sala de máquinas: platinas, engranajes, calderas. Tenía mis dudas y avancé un poco más. El pasillo se estrechaba y había mucho lodo que se removía y dificultaba mi visibilidad. Decidí optar por dar media vuelta y volver al exterior".

Llegado a casa, Guido y Flory se dedicaron a repasar minuciosamente los planos que tenían en su poder y tras una nueva visita al puente del barco, dieron como definitivo que el mismo era exactamente el ***Pegaso***, tal y como habían supuesto desde el principio.Tras tres años de búsqueda, el hallazgo del buque había hecho imaginar al Equipo SUB que se encontraban al final de sus peripecias puesto que se daba por bien seguro que el torpedero gemelo, ***Impetuoso***, no podía hallarse muy distante del encontrado. Mucho tiempo había pasado ya desde que aquella noche zarparan silenciosamente flanqueando la larga y espaciosa bahía de Pollença, una vez desembarcada la mayor parte de su tripulación y los heridos del acorazado ***Roma***. Ya en aguas libres serían conducidos hasta su último destino, un lugar donde poco después iba a convertirse en su líquido y encalmado sepulcro, estimado en algo más de 100 metros de profundidad y al que ningún submarinista de aquella época sería capaz de llegar. Antoni Cifre, que por aquel entonces tenía 25 años y en la actualidad es un jubilado cercano a los 90, había observado

sorprendido el hundimiento, primero uno y después el otro, desde la pequeña embarcación de pesca de su padre. Uno caería sobre el "*blanc*" (apelativo usado por los pescadores si el material del fondo está compuesto de arena o fango), mientras el otro lo haría sobre piedra, un lugar apetecido por las langostas y que los pescadores bien conocían. Quino, que en el 86 había descubierto por pura casualidad uno de los barcos al bajar pensando encontrar una gran piedra recubierta del codiciado "oro rojo" (coral) había informado a Guido de que el barco al hundirse había quedado apoyado sobre una roca y con la proa hacia arriba. A pesar de no haber querido revelar nunca la situación exacta del pecio, el veterano coralero había manifestado que acompañaría a Guido al lugar si se le hacía un reportaje en la revista "SUB", algo que se realizaría puntualmente, pero que no tuvo la contraprestación pactada. Por ello, la búsqueda había tenido que llevarse a cabo siempre en solitario. Se había hallado uno de los pecios y, a raiz de las conversaciones mantenidas con Antonio Cifre, junto con los datos obtenidos de la armada italiana, todo apuntaba a que el hallado sobre aquella inmensa capa de lodo espeso y pegajoso pertenecía sin duda al ***Pegaso***, porque no coincidía con los datos aportados por el coralero. Todo parecía apuntar que éste había encontrado el otro barco el cual muy posiblemente se encontraría entre éste y la costa de Mallorca. El suyo se encontraba sobre la roca y con la proa hacia lo alto, mientras que el hallado por Guido estaba completamente de costado y con la mitad de su manga hundida longitudinalmente en el fango. En su casa de cala *Morell* Guido volvió a visionar una vez más el video, la carta, la posición de su pecio obtenida por el GPS y otra vez más el video. La montaña que se veía como fondo no coincidía con la vista del perfil de la costa que habían observado en el mar desde la posición del pecio descubierto. Estaba claro: ellos habían encontrado uno de los pecios y Quino salía en el reportaje sobre el otro. A finales de junio los días son largos, claros y la meteorología se suele mostrar igualmente generosa. El día en que Guido decidió volver a sumergirse a fin de encontrar el otro pecio reunía todas estas cualidades y, de buena mañana, cruzaron el angosto canal que separa la marina de cala *en Bosc* de la mar abierta en la costa sur ciutadellenca. Cuando estaban llegando al punto a investigar pudo observar como se alejaba proa hacia Alcúdia el ***Nemo***, el barco de Quino. Posiblemente se encontraría al timón uno de sus hijos, mientras él estaría en el interior de su cámara de descompresión. Ello hacía suponer que todavía trabajaba en esa zona. Guido paró el motor y dejó caer su fondeo dispuesto a llevar a cabo su enésima inmersión. Flory comprobaba la puesta a punto de todos los equipos de control mientras Pere Calafat daba los últimos toques a la estación de descompresión por si era necesaria sumergirla en un momento dado.

Una vez preparado se metió en el agua, se colocó la voluminosa chaqueta técnica y comenzó a bajar hasta llegar a los 50 metros de profundidad donde, como era habitual, cambió

MAQUETA DEL *ROMA* (Mario Cappa)
MUSEO ISLA DEL REY (MAÓ)

MAQUETA DEL *ROMA* (Mario Cappa)
MUSEO ISLA DEL REY (MAÓ)

de sistema de respiración, continuando seguidamente el descenso. Cuando su ordenador de muñeca le marcaba los 85 metros comenzó a distinguir una gran laja de roca que bajaba hasta los 102. Todas las gorgonias aparecían ante su vista majestuosas, con los pólipos abiertos en sentido de la corriente. También habían peces plateados que le observaban curiosos. Peces que nunca habrían observado los rayos del sol, sin duda, pero allí tan sólo había la enorme laja. Observando fijamente a su alrededor hasta donde le permitía la escasa visibilidad, le pareció distinguir una gran masa oscura. ¿sería el pecio buscado?. Decidió dejar la guía que le unía con la superficie y aleteó en aquella dirección. Sin embargo, parecía que la distancia no se acortaba nunca. Observó su ordenador de muñeca comprobando que llevaba ya quince minutos: no podía permanecer por más tiempo en aquella profundidad por lo que, sintiéndolo mucho, comenzó el ascenso a la superficie. Una vez en tierra repasaron una vez más todos los datos para volver nuevamente al mismo punto, aunque con la idea de recorrer con la vista el perfil de Mallorca. Cuando se encontraron en la zona les pareció observar el famoso "palo" descrito por el viejo pescador y la montaña de la cadena de Formentor. Sin duda el palo bien podía ser la farola del espigón de Alcúdia. Aquello comenzaba a tomar forma y un aire de victoria no muy lejana comenzó a brotar en el pecho de los miembros del equipo, Guido, Flory, Pere Calafat y José Almagro. De pronto, en el agua, apareció el reflejo de algún objeto que se encontraba semisumergido: se trataba de una guía con boyas, aunque de unas boyas caseras, construídas mediante botellas de plástico pintadas. La pantalla de la sonda, a su vez, comenzaba a dibujar unos signos bastante expresivos sobre el perfil del lecho. Pero no había una, sino varias boyas posiblemente marcando el perfil de algo situado en el fondo. En estas condiciones volvieron a tierra y a la mañana siguiente regresarían portando a bordo a su amigo Vincenzo Palmiotta, el considerado por el equipo como un amuleto del buen tiempo, porque si estaba con ellos, a buen seguro que el día sería ideal para llevar a cabo la inmersión. Y el día amaneció completamente limpio, sin viento, sin olas y con las aguas clarísimas. Alguien podría preguntarse qué más se podía pedir. Sin duda, Guido le hubiera respondido sin pensárselo dos veces: "*Encontrar el ansiado pecio…*".

Aquella respuesta se encontraba muy próxima, el tiempo necesario en ponerse el equipo y descender hacia el abismo. Cuando llegó al fondo, a 98 metros de la superficie, observó la presencia de una nueva roca, de grandes proporciones y semejante a las halladas en inmersiones precedentes: agrietada, con grandes laberintos y pasadizos, recubierta de vegetación, gorgonias y corales. Miró alrededor. No había signos de ningún pecio. Una vez en casa se intentó poner en orden todos los aspectos de la operación. Hubo quien incluso aventuró que podría ser suficiente con uno de los dos barcos. Ello, en sí, constituía ya de hecho un notable éxito. Pero Guido no cedía. Si habían encontrado uno, ¿por qué no iban a encontrar el otro?. Seguro que lo tenían ya muy cerca. En siguientes expediciones siguieron viendo al barco de Quino que se ale-

jaba en cuanto ellos se acercaban al punto. Sin duda él los había reconocido merced a su innata perspicacia marinera y posiblemente estaba convencido de que serían incapaces de desvelar su secreto tan bien guardado.

Pero él no sabía que uno de sus secretos guardados durante tanto tiempo había sido ya descubierto. Por la mayor parte de las lajas y rocas que irían investigando encontrarían restos del paso por las mismas de Quino, rastros de la piqueta de recolectar coral o de plomadas utilizadas para marcar los puntos ya trabajados. Encontraron a un pescador que tenía caladas sus redes en la zona, pero tampoco sabía nada de barcos hundidos. Cuando Claudio Corti volvió a finales de agosto, aprovecharon para trabajar en el pecio del ***Pegaso***, puesto que dos hombres trabajarían mejor que uno. Llegados a la vertical, descubrieron el barco del coralero que estaba navegando a poca distancia, seguramente rastreando el fondo con ayuda de la sonda buscando nuevas rocas para explorar. No le hicieron caso y dejaron caer el cilindro de plomo con la guía para marcar la posición sobre el pecio. Bajaron los dos y estuvieron trabajando sobre el mismo hasta que, terminada la inmersión, llevaron a cabo su meticulosa descompresión y, cuando ascendían pudieron observar en la superficie la silueta de dos embarcaciones. Una era la suya pero… ¿y la otra?. Guido sacó la cabeza fuera del agua y vió al ***Nemo***, el barco de Quino… Uno de sus hijos estaba en el puesto del piloto, mientras que el padre les estaba observando fijamente. Guido le saludó con la mano y Quino respondió con un movimiento afirmativo de su cabeza. Sin duda el hijo le había advertido de su presencia y el coralero, habría decidido hacer honor a su palabra y les iba a llevar a donde se encontraba el otro barco. Quino pasó sobre el punto en que se encontraba el ***Pegaso*** y continuó navegando hacia mar abierta. No lo hizo hacia la costa, lo que demostró que las suposiciones del equipo "SUB" estaban equivocadas. No había que navegar hacia tierra, sino hacia afuera, hacia el norte hasta alcanzar unos 500 metros de distancia. De pronto paró, se giró hacia Guido y sus acompañantes y les hizo un gesto significativo con la mano: se encontraban sobre el mismo. Se movieron entonces sobre el punto y la sonda marcó una imagen fuerte, de un intenso color rojo. Estaban sobre el pecio del ***Impetuoso***. Quino les había hecho un gran favor puesto que de seguir buscando en la zona donde se estaban moviemdo últimamente, quién sabe cuánto tiempo, posiblemente años, hubiera costado dar con el barco. Con una amplia sonrisa el coralero les dijo que ya les había prometido que les iba a llevar hasta los barcos italianos. ¡pero de aquello habían pasado tres largos años!. Cabría preguntarse, no sin un poco de malicia, si la información había venido a que parte del misterio había sido ya aclarado por ellos. Pero Guido, que no cabía de emoción, se quitó la computadora de mano y se la regaló en prueba de agradecimiento. Y es que la *Operazione* ***Pegaso*** comenzaba ese día a caminar con paso firme hacia su más feliz epílogo. Al día siguiente el equipo zarpó desde su base hacia el nuevo "way point" a investigar. Cuando el GPS les indicó se encontraban sobre el mismo la pantalla dibujó un perfil que se llenó de un fuerte color rojo que parecía tener mayor longitud de lo normal. Dejaron caer el plomo a una decena de metros de distancia y tras los preparativos se sumergieron. Alcanzados los 75 metros observaron el plomo de la guía que suponían apoyado en el fondo, pero no, no estaba en el fondo si no sobre el pecio. A diferencia del observado anteriormente, hundido en media manga en el lodo, éste se veía apoyado sobre una gruesa costra de arena dura y granulosa que permitía la permanencia del casco completamente al descubierto. Se podía observar un grueso cañón rodeado por su coraza de acero. Una vez apoyados sobre el casco, una nube de peces *anthyas* y de otra especie plateada muy parecida a las sardinas se pusieron alrededor de los submarinistas. Cerca del casco y sobre el lecho se podían observar restos de grandes objetos pertenecientes al mismo que debieron disgregarse tras el fuerte impacto al alcanzar el fondo o por los efectos de la herrumbre. El barco estaba recubierto por una gruesa capa calcárea de fauna, flora, esponjas y otros sistemas de vida que en nada se parecían a los observados sobre el pecio descubierto por ellos y en el que llevaban ya trabajando un tiempoo. Las extrañas formas fuertemente recubiertas de vida sobre la cubierta muy bien pudieran ser ametralladoras, lanzadores de cargas de profundidad u otros artefactos pertenecientes a un buque de guerra típico. Observando a través de los portalones y orificios existentes en el casco y bajo los cañones, se descubrían millares de colas en forma de media luna así como de ojos que reflejaban la luz del foco de la linterna que les observaban atentamente y con la misma curiosidad con que ellos se movían en aquel ambiente. Pudieron igualmente observar angostos pasadizos que conducían hasta el interior del casco que hacían dudar de la posibilidad de acceder sin el peligro de quedar enganchado en cualquier momento. De improviso, en el límite de la visibilidad, pudieron distinguir otra sombra que bien pudiera ser la consola del timón del puente de mando. Pero no, cuando Guido se acer-

MAQUETA DEL *ROMA* (Mario Cappa)
MUSEO ISLA DEL REY (MAÓ)

có un poco más pudo ver que aquello se movía y no eran alucinaciones, precisamente. Tenía un color plateado y con su movimiento reflejaba la luz de su foco. La aparición resultaba realmente fantasmagórica en aquellas condiciones. Resultó ser un banco de servias cuyos miembros no debían bajar de 40 o 50 kilos cada una:

"Aquello resultó un espectáculo extraordinario. La verdad es que nunca habíamos observado servias tan grandes, ni siquiera en los mares tropicales. Posiblemente la gran mancha aparecida en la pantalla se debió a que en aquellos momentos se encontraban fuera del pecio, introduciéndose en el mismo cuando nos vieron bajar. Cuando nos encontramos frente a frente cuatro o cinco ejemplares se adelantaron del banco hacia nosotros, situándose cerca de Claudio lo que me permitió comprobar que prácticamente se le igualaban en longitud. Quise sacarles una fotografía para que pudiera compararse el tamaño pero no me resultó posible…".

Continuando con el reconocimiento de la cubierta del barco pudieron descubrir diversos orificios más o menos regulares, resultado muy posiblemente de algún ataque aéreo del enemigo. Ello les traería a la memoria las manifestaciones del comandante Cigala, denunciando haber sufrido a bordo graves averías por causa del ataque de los bombarderos alemanes. Sin embargo, a Guido no le parecieron tan graves, visto lo que podía apreciar en ese momento. Seguidamente decidió apartarse del gigantesco banco de pequeños peces que le habían acompañado desde su llegada al pecio por la conocida voracidad de las servias. Ante la presencia de éstas el banco se había aplastado contra los recodos del pecio para poder defenderse en caso de ataque. Mientras, Claudio, que había estado reconociendo más abajo el contorno del cañón y su torreta, se unió a él. Habían transcurrido catorce minutos y era hora de comenzar sin concesiones el severo procedimiento de volver a la superficie. Navegando de vuelta, la tramontana se encargaría rápidamente de volverles a la realidad de Menorca, teniendo que reducir revoluciones a los motores so pena de embarcar las bien formadas olas que les llegaban amenazantes por la proa. Y no habían llevado a efecto un tercio de la singladura, cuando uno de los motores le daba por averiarse, delatándose por un denso humo, que les obligó a reducir su velocidad hasta 6 nudos cuando restaban aún unas 20 millas. Sin embargo no le darían importancia: no se trataba de la primera vez en que uno de los potentes fuerabordas les causaban problemas. Una vez en puerto, Pons Misut y su mecánico Pepe se encargarían de ponerlo de nuevo a punto de caramelo aunque esta vez la cosa no rodaría tan bien puesto que apareció un circuito electrónico quemado y era necesario reponerlo por lo que cabría calcular la próxima salida a la mar como mínimo -estamos en Menorca, una isla- en una larga semana. Y esos días precisamente serían los mejores de todo el verano pues, al paso de la tramontana, las altas presiones se habían establecido en esta parte

del Mediterráneo, dejando los días limpísimos y con la mar plana como una tabla. Pons Misut, el proveedor de sus motores, se ofreció entonces a llevarles a hacer alguna inmersión con su lancha sobre el ***Pegaso***, que sería fácil de llevar a cabo por ser el más conocido. Cuando la lancha de Guido estuvo nuevamente reparada las bajas presiones se habían adueñado nuevamente de la zona. Claudio Corti tenía que regresar ya a Italia impelido por su trabajo, lo que le haría viajar con un sabor agridulce consecuencia de la experiencia de los últimos días: había visto el pecio pero marchaba sin terminar de identificarlo completamente y cuando apenas lo había podido tocar físicamente con sus manos. Septiembre resultó ser un mes gris y destemplado, incómodo para cualquier actividad de esta modalidad de submarinismo, por lo que Guido y Flory permanecieron en tierra dedicados más a atender su actividad profesional editora.

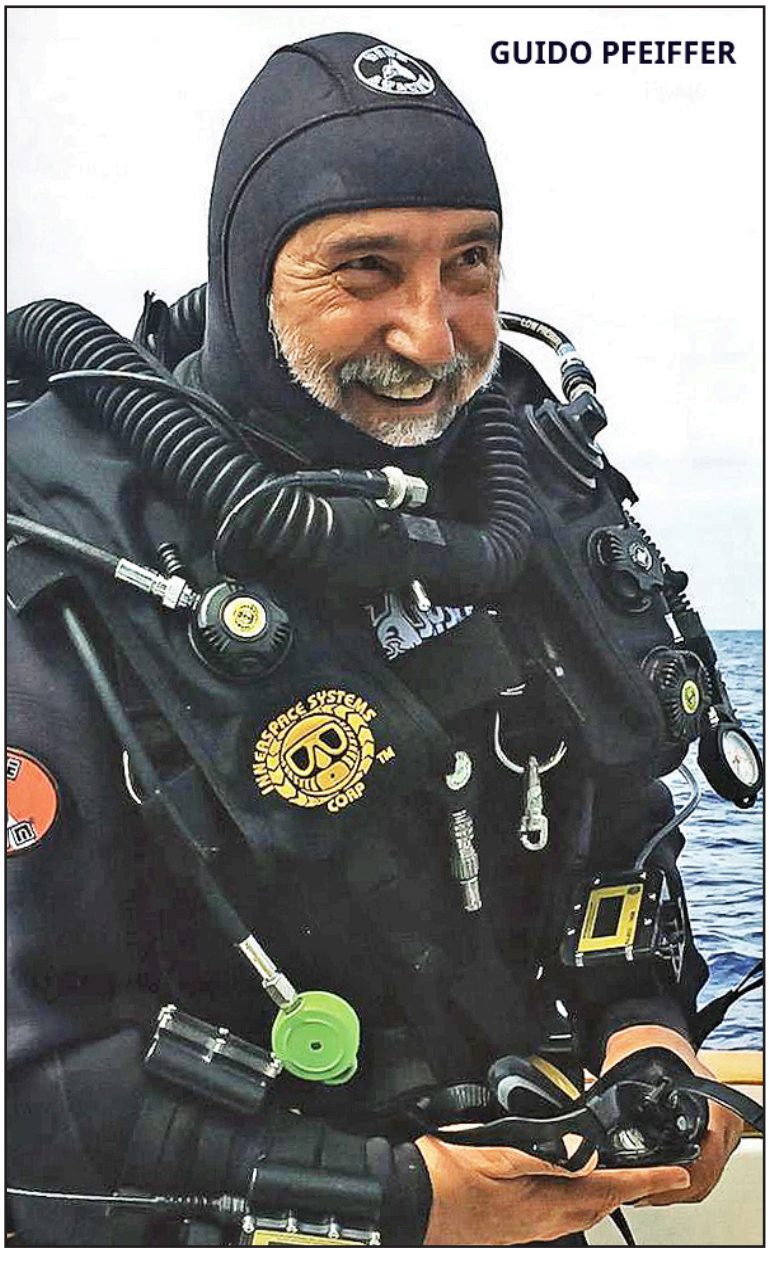
Octubre, sin embargo, se mantendría soleado y calmo de vientos, es decir, expléndido en todos los sentidos, por lo que decidieron reanudar sus inmersiones en solitario. La visibilidad a 100 metros de profundidad no era, sin embargo, la misma que en agosto. Los rayos de sol penetraban el agua más oblicuamente, por lo que la iluminación resultaba bastante inferior a la deseada. Sin embargo, a la luz de los potentes focos, ésta resultaba más positiva y su rendimiento muchísimo mejor, lo que aprovecharía para obtener el máximo número de imágenes y a desvelar de una vez por todas la identificación de ambos pecios. Definitivamente, ¿cuál era el Pegaso? y, ¿cuál el Impetuoso?. Estaba prácticamente convencido de la identidad de cada uno pero, con esa meticulosidad que caracteriza a los investigadores, necesitaba palpar esa prueba definitiva, prueba que sin duda estaba ahí. Flory y Pere Calafat arriba, Guido abajo y vuelta a empezar. El cilindro de plomo utilizado como lastre de la guía había caído en esta ocasión cerca de los estabilizadores. El casco se descubría poco a poco majestuoso, largo y estrecho, un diseño apto para obtener el máximo de velocidad, cubiertas y sus pasillos cubiertos. Guido había leído en los diferentes documentos sobre el barco llegados a sus manos que el armamento del ***Impetuoso*** había sido modificado ligeramente sobre el que fuera proyecto inicial, adaptándolo a la lucha antisubmarina, suprimiéndole uno de los dos cañones de grueso calibre y emplazando en su lugar un equipo de lanzamiento de cargas submarinas y un nido de ametralladoras antiaéreas. Y, efectivamente, en la cubierta, a intervalos regulares se adivinaban los emplazamientos de éstos, aunque fuera difícil acertar cuál era cuál, debido a la generosidad apabullante de incrustaciones existentes sobre los mismos, que los convertían en masas prácticamente amorfas. Las piezas que mejor podían acertarse eran las ametralladoras debido a la longitud de sus estrechos cañones, los cuales permanecían mirando hacia lo alto, su posición habitual. La pared vertical del puente de popa se encontraba llena de objetos que al estar recubiertos daban la impresión de un gran cuadro abstracto.Próxima a ella se podían distinguir dos figuras familiares, quizás se tratara de aros salvavidas, aunque no parecía normal existieran estos artilugios en un barco de guerra, de modo que posiblemente fueran meros soportes de cargas de profundidad u otros objetos. Más hacia el centro de la cubierta se emplazaban dos grandes construcciones rectangulares, posiblemente destinadas a servir de almacén de municiones para las diferentes piezas de artillería situadas en sus inmediaciones. Un amplio pasadizo de sección rectangular unía la cubierta principal con el segundo puente. Era de acero reforzado, muy posiblemente para consolidarlo ya que emplazaba el cañón de grueso calibre. En su interior cientos y cientos de *anthyas* se encontraban refugiadas en compacto bloque observándole. Al movimiento de su foco, le abrieron paso para que pudiera continuar, mientras el entorno adquiría una iluminación suavemente rosada, reflejo de sus cuerpos. Descubrió una puerta abierta bajo él, que daba paso a la negritud más absoluta. Tras alumbrarla con el foco, la luz descubrió un pasillo con diversas puertas, unas abiertas y otras cerradas.

Guido: “Introduje primeramente las aletas y posteriormente el resto del cuerpo, penetrando en el interior del torpedero. Quizás hubiera sido mejor quitarme las dos aletas y dejarlas retenidas en algún punto para poder moverme mejor pero estaba sólo y no me fiaba. Se trataba simplemente de saber si podía moverme dentro del barco y en una próxima visita, acompañado de otro submarinista, ya investigaríamos sus entrañas. El pasillo era más alto que ancho y estando el cuerpo flexionado dentro con la cabeza todavía fuera, no podía controlar la situación, corriendo el peligro de enganchar la tribotella en cualquier apéndice o saliente existente”.

En una siguiente inmersión reconoció el casco en su parte más intermedia, en sentido hacia la proa. Quería llegar a la chimenea y a la torreta, que muy posiblemente le desvelaría la incógnita, puesto que el ***Pegaso*** tenía en la parte delantera de la torreta un balcón, que la asemejaba a una gigantesca cafetera, mientras que el ***Impetuoso***, como se ha venido citando, carecía del mismo en beneficio de un simple soporte para una antena de comunicaciones. Unos metros

más adelante la estructura aparecía cortada en seco, como si por una gigantesca hacha hubiera podido hacerlo. Guido recordó el hecho de que en plena batalla naval en el golfo de Asinara el ***Impetuoso*** fue abordado por otro barco italiano que intentaba evitar un ataque aéreo, entrando en colisión. La brecha aparecía como otro indicativo para la identificación del barco. Tras estas observaciones se dio cuenta de que su tiempo de inmersión estaba prácticamente agotado, por lo que se volvió sobre si mismo intentando localizar el puente de mando. La visibilidad era bastante reducida. Ni rastro de éste ni de la chimenea. Volvió a avanzar hacia adelante, haciéndolo un poco más hacia la proa, rebasando el tajo de la colisión. Al cabo de pocos metros se encontró suspendido sobre un abismo: tenía bajo sí un gran cráter resultado, muy posiblemente, de haber sido alcanzado por algún proyectil que le produjo gravísimos daños, aunque no llegaría a traspasar el casco, lo que hubiera provocado su hundimiento inmediato. Más adelante, a pesar de la escasa visibilidad, daba la impresión de que el barco se terminaba, por lo que debía de encontrarse la proa del mismo en el límite de la visibilidad. Nuevamente se revolvió sobre si mismo intentando localizar el puente de mando y la chimenea del barco, pero allí no se veía nada. Y tampoco estaba el cañón de grueso calibre que tendría que estar emplazado en la cubierta de proa. ¿Habrían quedado destruídos por la explosión?.

No parecía posible, pero allí algo fallaba, pero lo que era realmente cierto es que el tiempo se había terminado y había que volver a la superficie inevitablemente. En la siguiente inmersión descendió cerca del enorme boquete producido por la bomba. Estaba dispuesto a desvelar de una vez por todas la incógnita del puente y estuvo analizando los múltiples destrozos ocasionados por la misma, ahora notablemente aumentados por efecto de la herrumbre. En su interior se descubrían multitud de objetos informes e irreconocibles de diferente tamaño. Entre las numerosas grietas y recovecos sumidos en la mayor penumbra pudo observar grandes murenas y congrios viviendo en auténtica simbiosis, al igual que grandes langostas. Todos ellos tenían un aspecto en común: el tono albino de sus pieles y carapazones. No había luz ya que no llegaban los rayos del sol y por lo tanto la naturaleza, tan sabia como siempre, ahorraba energías innecesarias. La mitad anterior del casco se encontraba bastante más deteriorado que la mitad posterior consecuencia, sin duda alguna, de los efectos de la explosión. Guido se introdujo a través del oscuro cráter proyectando el potente haz de su foco hacia el interior. Hacia cualquier parte que lo dirigiera podía observar perfectamente su contenido: mamparos, escalas, tuberías, pasamanos, etc. La iluminación resultaba mucho más generosa que en el exterior, donde era absorbida friamente por la inmensidad de la negritud del



abismo marino. Sus movimientos eran controlados con suavidad, tanto por los posibles sedimentos que podían alterarse peligrosamente en cualquier momento, como por la peligrosa posibilidad de quedar enganchado en cualquier saliente. Cuando se encontraba a punto de girar para volver hacia la salida, cuidando de no pasar demasiado cerca de las fauces de otra soberbia murena, obervó a unos diez metros de su posición una mancha de color blanco que le llamó la atención. Cuando se encontró junto a ella descubrió sonriendo que había ido a parar al interior de un baño: se trataba de la taza de un water, en cuyo esmaltado blanco completamente limpio no había podido adherirse hasta entonces ningún elemento marino. A su vera se encontraba un lavabo y más allá otro objeto igualmente blanco al cual no pudo ya acercarse. Mientras había llevado a cabo el reconocimiento, las burbujas de aire habían removido diversos sedimentos que tenía sobre su cabeza enturbiando peligrosamente la visibilidad, por lo cual decidió salir no fuera a derrumbarse parte de la estructura sobre su cabeza.Tras dos nuevas inmersiones el secreto del puente y la chimenea quedaría sin desvelar. ¿Cómo era posible que no se encontraran en el barco?. Muy posiblemente formarían parte de los numerosos restos ya completamente irreconocibles que se encontraban alrededor del pecio. Y ¿cómo podían haberse desprendido del casco?. Guido ha pensado en que quizás fuera obra de algún arrastrero que enganchara su red en la estructura, pero tendría que ser un barco con una potencia inusual, para poder arrancar puente y chimenea a un buque acorazado próximo a los 90,00 metros de eslora, a pesar de que se encontrara sumamente debilitado tras la explosión y la corrosión con el paso de los tiempos. El primer descubrimiento había llevado al equipo hasta el ***Pegaso***; el segundo, hasta el ***Impetuoso***.

Y hasta aquí la historia de la *Operazione* ***Pegaso***. Los dos pecios han sido descubiertos, visitados, explorado y fotografiado, pero su situación geográfica continuará permaneciendo perdida en los anales de la historia, reposando en el fondo del abismo con sus actuales tripulantes: millones y millones de pececillos de todos los colores y tamaños, grandes meros y resto de flora y fauna tal como lo desearon sus comandantes, Imperiali y Cigala. Ellos deben de continuar como están, libres del expolio y de la desenfrenada codicia humana, un sentimiento compartido por la inmensa mayoría de los marinos y buenas gentes de todas las nacionalidades.

MAUSOLEO DONDE PERMANECEN ENTERRADAS LAS VÍCTIMAS DEL *ROMA* EN EL CEMENTERIO DE MAHÓN

NAUFRAGIOS Y PECIOS EN LA COSTA DE MENORCA

PARTE I

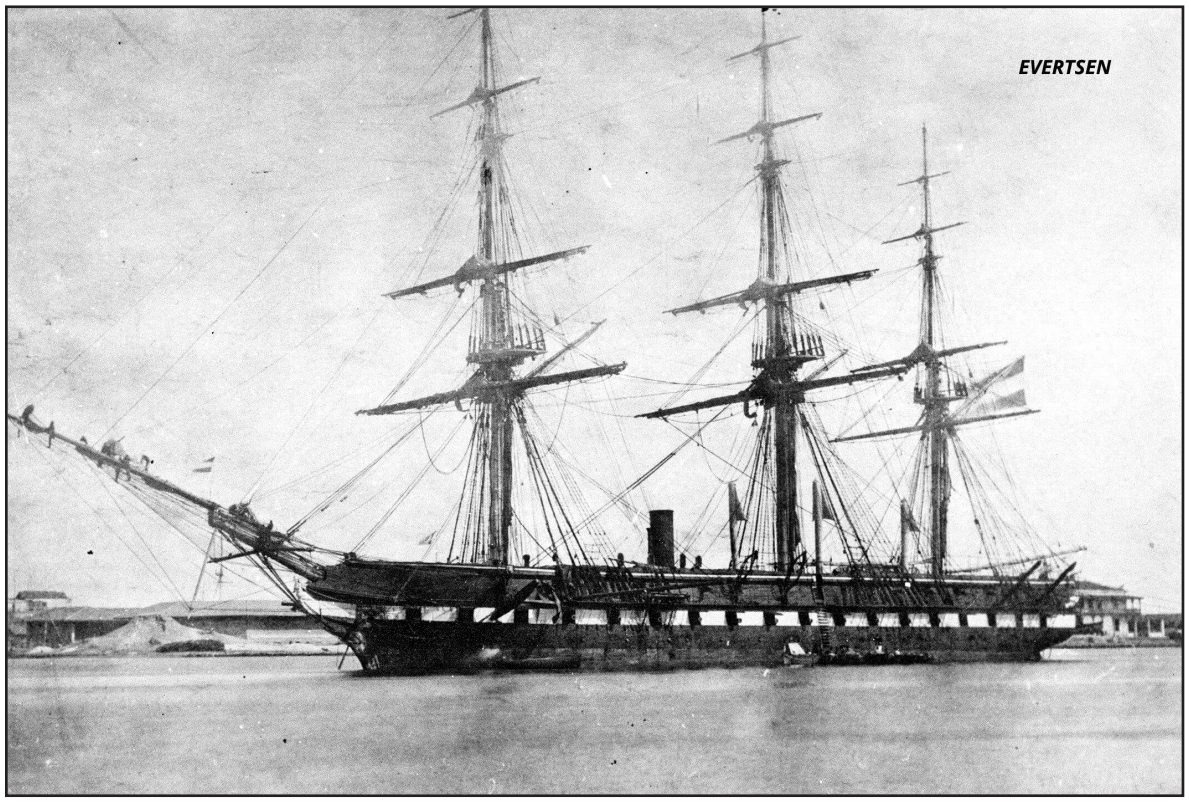
3 - LAS MARINAS MILITARES

BUQUES FONDEADOS EN EL ENTORNO DE LA BASE NAVAL

Se registran en el presente capítulo diversos acaecimientos que tuvieron como protagonistas a Embarcaciones y buques pertenecientes a Mmarinas militares, tanto nacional como de potencias extranjeras

> 3.1 *HELDIN*

El 1 de enero de 1861, el contralmirante de la Marina Real holandesa Mr. Wipff trasladaba su insignia desde la fragata ***Zeeland*** a la fragata ***Evertsen*** tras lo cual el CN Mr. Fabius tomaba el mando de la primera. Los barcos de la clase *Evertsen* eran fragatas pesadas con potencia auxiliar. El objetivo principal de los diseñadores de barcos de tornillo con potencia auxiliar era



crear un barco de vapor con un costado completo. Esto condujo a fragatas de tornillo que eran básicamente versiones un poco más largas de sus contrapartes de solo vela, y la longitud adicional se usaba para maquinaria y almacenamiento de carbón. Aun así, la andanada equivalente fue difícil de lograr. Había que ahorrar peso en los motores y el almacenamiento de carbón, por lo que estos barcos estaban destinados a usar sus motores solo en luchas y emergencias, y navegar el resto del tiempo. La clase estaba formada por las dos fragatas citadas, ***Evertsen*** y ***Zeeland***. A petición del contralmirante el comandante de la goleta española ***San Buenaventura*** mandaba encender las calderas para poder zarpar y recuperar en la bocana a la urca, también de pabellón holandés, ***Heldin***, la cual se encontraba en aquellos momentos en franco peligro de varada. La rapidez con la que el barco español llevó a cabo el rescate evitó que la urca terminara por estrellarse contra las rocas.

> 3.2 *CHRISTOPHE COLOMB*

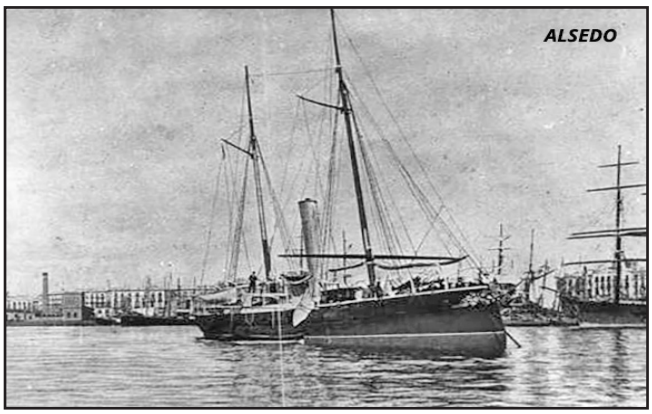
El 28 de febrero de 1865 hacía entrada en el puerto de Maó, de arribada forzosa, el vapor perteneciente a la marina de guerra francesa llamado ***Christophe Colomb***, al mando de su comandante Mr. Delavigne, tras capear un durísimo temporal del N que le hizo perder dos de sus botes de salvamento. El barco transportaba en este viaje un contingente de tropas de vuelta desde Orán hasta Marsella. El resultado del temporal fueron, además de la pérdida de los dos botes, una larga serie de averías de bastante consideración.

> 3.3 *Lanchón*

El 11 de agosto de 1865, tras cargar 100 quintales de carbón con destino a las calderas de la fragata perteneciente a la Armada Española ***Concepción***, se dirigía hacia el punto en que se encontraba fondeada ésta un lanchón procedente del Arsenal. Cuando se hallaba próximo a su destino, el cielo se había encapotado amenazadoramente, comenzando a refrescar el viento en forma de rachas muy duras. No tardó en alcanzar niveles realmente huracanados ya que se había formado lo que se conoce como *un cap de fibló* (tornado), que batió con tanta violencia al lanchón que le hizo naufragar. No se registraron desgracias personales.

> 3.4 *ALSEDO*

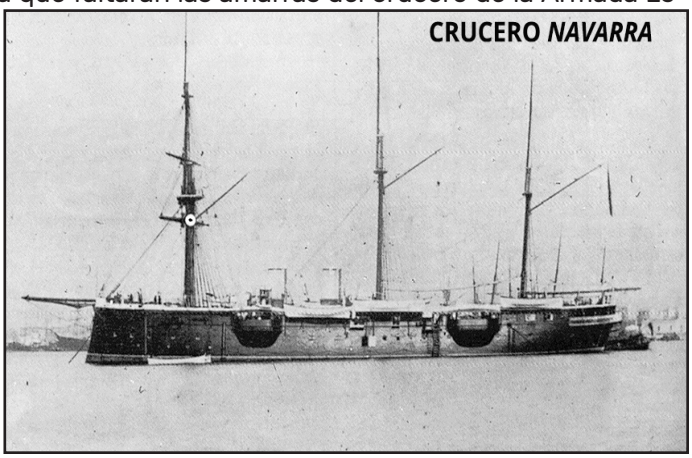
A las dos horas de la tarde del día 8 de enero de 1883 el cañonero de la Armada española denominado ***Alsedo*** se hizo a la mar desde el puerto de Palma de Mallorca con rumbo al de Maó, al mando de su comandante el TN don Joaquín Rodríguez de Rivera. Al hallarse en las inmediaciones de la *Illa de l'Aire* se formó una densa niebla que lo dejó inmerso en una gran cerrazón. En estas condiciones fue divisado por miembros de la tripulación del vapor ***Menorca***, al mismo tiempo que éste era detectado al propio tiempo por varios miembros de la dotación del primero. El comandante del cañonero ordenó a su señalero hacer señales por medio de un farol para que el capitán del vapor, don Miguel Tudurí, pudiera saber los motivos que le retenían en esa zona y que su intención era ganar el puerto de Maó.



El capitán del ***Menorca***, tras descifrar el mensaje, ordenó moderar la marcha de su barco e izar en el tope del asta de su bandera un farol de luz natural que sirviera de guía al timonel del ***Alsedo***, el cual siguió al vapor hasta entrar felizmente y sin más contratiempos en el puerto. Al encontrarse al través del Lazareto tomó práctico, fondeando a las cuatro y media sin novedad, a pesar de la densa oscuridad que seguía imperando esa noche. Por su parte el Menorca amarraba en su apostadero habitual y, mientras esto sucedía, una mujer que estaba aguardando la llegada de una pasajera amiga suya caía al agua fortuitamente, siendo salvada por la rápida intervención del Guardia Civil don Juan Torres Escandell, del marinero Rafael Mus y por algunas otras personas que se hallaban allí presentes.

> 3.5 *NAVARRA*

El 16 de marzo de 1889 el viento N, que desde hacía varios días se encontraba establecido, soplando con fuerza inusitada, hacía que faltaran las amarras del crucero de la Armada Española ***Navarra*** el cual, al estar libre de sujección era arrastrado desde el que había sido su apostadero en la *Illa d'en Pinto*, de la Base Naval, hasta las cercanías del muelle S del puerto, en cuyo transcurso resultarían muertos por accidente dos de los miembros de su tripulación. El problema que dio origen a este episodio se había iniciado al faltarle la cadena de babor y un calabrote, como consecuencia del tiro que había realizado el barco tras una fortísima ráfaga del viento. Tras sobrevenir una nueva ráfaga, saltaba la



segunda cadena y el otro calabrote, a resultas de lo cual quedaba peligrosamente a la deriva.

Mandó entonces el comandante levantar vapor a la máquina y a alistar la cuarta ancla pero la fuerza del viento obligó a aproar el buque en principio hacia el N para casi acolcharlo finalmente en la costa S. A los pocos momentos se ponía en marcha arrastrando las cadenas y, al llegar a las inmediaciones de la zona conocida como *Riu Pla*, largó la cuarta ancla y a continuación se procedió a dar un cable de alambre a tierra. Alrededor de las doce de la noche fallaba también éste, quedando desde ese momento aguantando el buque con dos anclas y la máquina hasta la mañana del 16 en que quedaría correctamente fondeado.

Pero desgraciadamente no habían finalizado con ello las consecuencias provocadas por el temporal, puesto que un gravísimo accidente habría tenido lugar durante la maniobra realizada esa noche al trasladar el cable de alambre a tierra. Y es que el bote que lo trasladaba, al regresar quedó encima del seno del cable, que se encontraba sumergido; al tensarse éste provocó su inmediato vuelco al zozobrar, yendo a parar al mar el tercer contramaestre, don Fabián Roche, que lo gobernaba y los 16 marineros que lo tripulaban, de los cuales fallecían ahogados dos, a pesar de que uno, el marinero Juan Corral, había sido rápidamente rescatado y atendido por los médicos de a bordo. Nada pudieron hacer para salvarle la vida. En cambio del segundo, el también marinero José B. Lemos, tan sólo se habían localizado su chaquetón y el sombrero de aguas que flotaban hacia el SE del lugar.

El cadáver de Juan Corral fue introducido en un ataúd forrado de merino con ricos adornos de azabache y conducido en andas por cuatro cabos de mar, mientras que los cordones que del mismo pendían eran sujetados por otros cuatro marineros de igual clase al fallecido. Presidía el duelo el comandante general de la Escuadra a quien seguía el mayor general, los comandantes de Marina de Menorca, y de los otros buques de la Escuadra ***Navarra*** e ***Isla de Luzón***, así como jefes y oficiales francos de servicio y las dotaciones de cada uno de los buques. De igual modo intervenía en la ceremonia la banda de música de la Escuadra. El cadáver del infortunado marinero fue enterrado en el nicho núm. 43 del Cementerio Católico de la ciudad. El tercer contramaestre, don Fabián Roche, se había tirado por tres veces al mar intentando salvar a los marineros, poniendo con ello en peligro su propia vida. Para conmemorar el desgraciado accidente la Armada Española ordenó colocar una cruz en el punto donde se amarró el fatídico cable origen del fatal accidente. Los dos fallecidos eran naturales de Galicia y tenían 22 años de edad.

Casi una semana después, aparecía en la zona de *Riu Pla* y en un fondo de unos cinco metros, el cadáver de José B. Lemos, tras ser descubierto por unos mariscadores que se encontraban realizando su trabajo en aquel lugar. Tras avisar a la Base Naval, fueron destacados al punto en que había aparecido el cadáver del infortunado marinero varios hombres para que procedieran a recuperarlo y posteriormente sería igualmente trasladado al Cementerio Católico donde, tras realizarle la autopsia, sería enterrado junto a su compañero. El ***Navarra*** era el crucero que junto con el también de su misma clase ***Isla de Luzón*** y de la fragata ***Numancia*** formaban la *Escuadra de Instrucción* que estuvieron en viaje de prácticas por espacio de unos tres meses teniendo como base el puerto de Maó. El mando correspondía al CA don José Carranza. Pocos días después del suceso zarpaban definitivamente del puerto de Maó.

> 3.6 *POLLUX*

En la tarde del 18 de mayo de 1891 salió a realizar una de sus habituales maniobras consistentes en prácticas de manejo y lanzamiento de torpedos el buque de la clase *torpedero* de la Armada Española ***Pollux***, destinado habitualmente en la Base Naval de Mahón, donde tenía su apostadero. Al hallarse situado más o menos por el centro de la *Plana de Calafiguera*, se produjo un fuerte estruendo al estallar uno de los conductos de la caldera, con tan mala fortuna, que alcanzaría a dos de los fogoneros de su dotación causándoles la muerte inmediata.

La noticia corrió rápidamente boca en boca por la población. Las víctimas se llamaban Feliciano Sans Mesa y Vicente Lavior Pérez. El comandante de Marina, que en el momento del accidente se hallaba a bordo del buque, ordenó que tras rendirles los honores de ordenanza se llevara a cabo el entierro de los cadáveres de los dos marineros y, en la tarde del 25 de mayo eran conducidos a su última morada en el Cementerio de la ciudad.

Para ello fueron encerrados los cadáveres en sendos féretros cubiertos por la bandera nacional, siendo a continuación trasladados desde la *Illa d'en Pinto* hasta la *Ermita de Sant Pere*

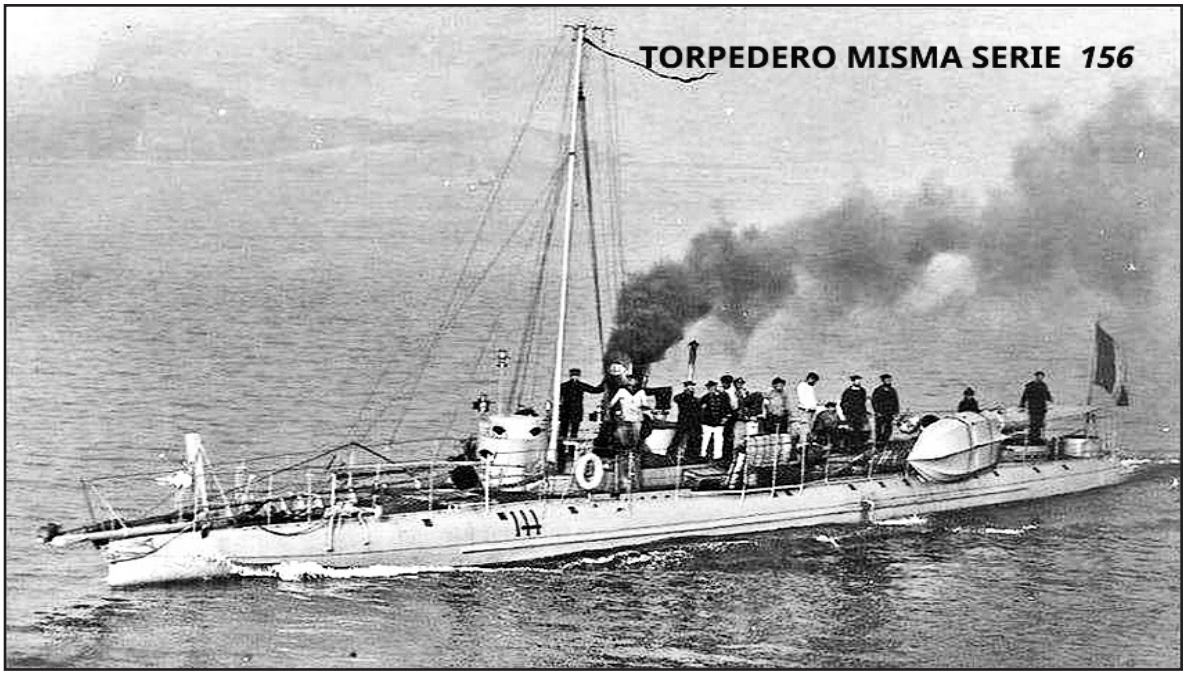
(pequeña ermita que existíae al pie de la antigua *Rampa de la Abundancia*, donde hoy existe un monumento en forma de la proa de una embarcación con una Cruz, que la recuerda), siendo recibidos por la Reverenda Comunidad de Presbíteros de la Parroquia de Santa María. Acto seguido el cortejo se ponía en marcha con el orden siguiente: Clero Parroquial con Cruz alzada; marinería de las Defensas Submarinas de la Base Naval; personal de las diferentes falúas dependientes del Estado con blandones, a quienes seguirían los dos féretros que eran llevados a hombros por personal de la Armada y tripulación perteneciente al torpedero. Presidían el duelo el comandante de Marina de Menorca, el coronel jefe del Regimiento de Baza y un ayudante del General Gobernador con presencia de toda la oficialidad de Defensas Submarinas franca de servicio, comisiones de la guarnición, empleados civiles y numeroso séquito. Se trataba el ***Pollux*** de un torpedero de botalón construido en 1878-1879 por los astilleros Yarrow & Co. Ltd., en Poplar (Londres). Desplazaba 25 toneladas y disponía de una máquina de 350 caballos. En principio fue destinado a la Base Naval de Cartagena, pasando al cabo de un tiempo a la Base Naval de Mahón, donde ocurrió el accidente, volviendo posteiormente a Cartagena donde quedó inmovilizado hasta su desguace..

> 3.7 *MARS*

En la mañana del 18 de noviembre de 1891 fue reflotado el remolcador perteneciente a la Armada denominado ***Mars***, que se había ido a pique junto a la Base Naval durante el transcurso del último temporal acaecido en la zona. Intervino diferente personal, tanto marineros como operarios de la Maestranza de la Base, con el concurso de una cabria flotante que se utilizaría para ayudar a poner el barco nuevamente a flote.

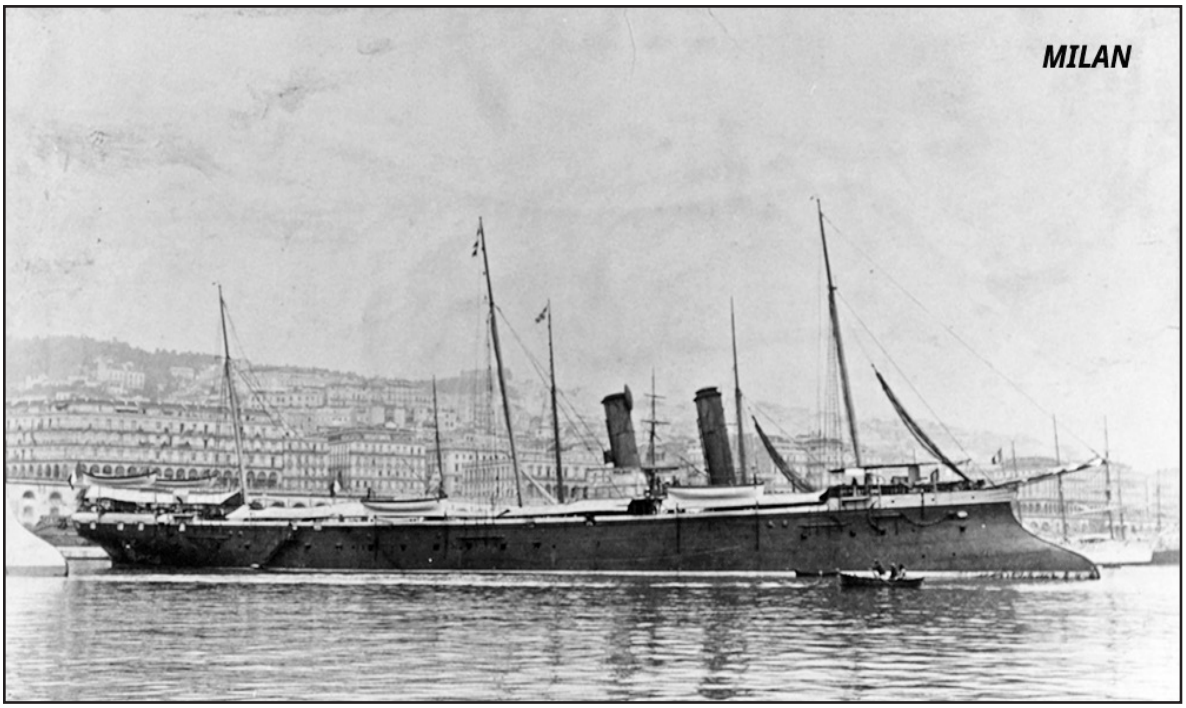
> 2.8 *TORPEDERO Nº 156*

A la anochecida del 18 de marzo de 1898 fondeaban en Maó procedentes de la mar tres



torpederos franceses con base en Toulon. A primeras horas de la mañana siguiente lo hacía el crucero ***Milan***, de la misma nacionalidad, dando remolque a otro buque de las mismas características que había sufrido avería en navegación. Permanecieron en puerto el tiempo necesario para reparar la avería así como para hacer aguada, lo que tendría lugar el día 20.

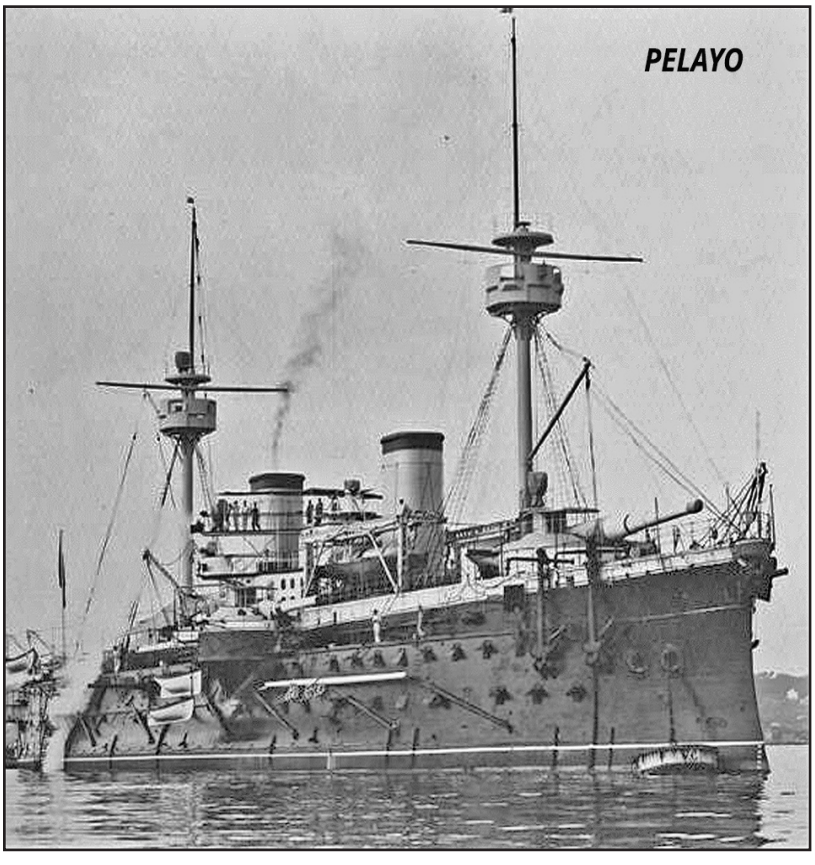
Numeroso gentío de la población que había bajado al puerto al conocer la noticia, presenciaban las maniobras de salida que efectuaron las cuatro unidades de la Armada francesa. El torpedero que había entrado en puerto averiado llevaba pintado en sus amuras el número ***156***,

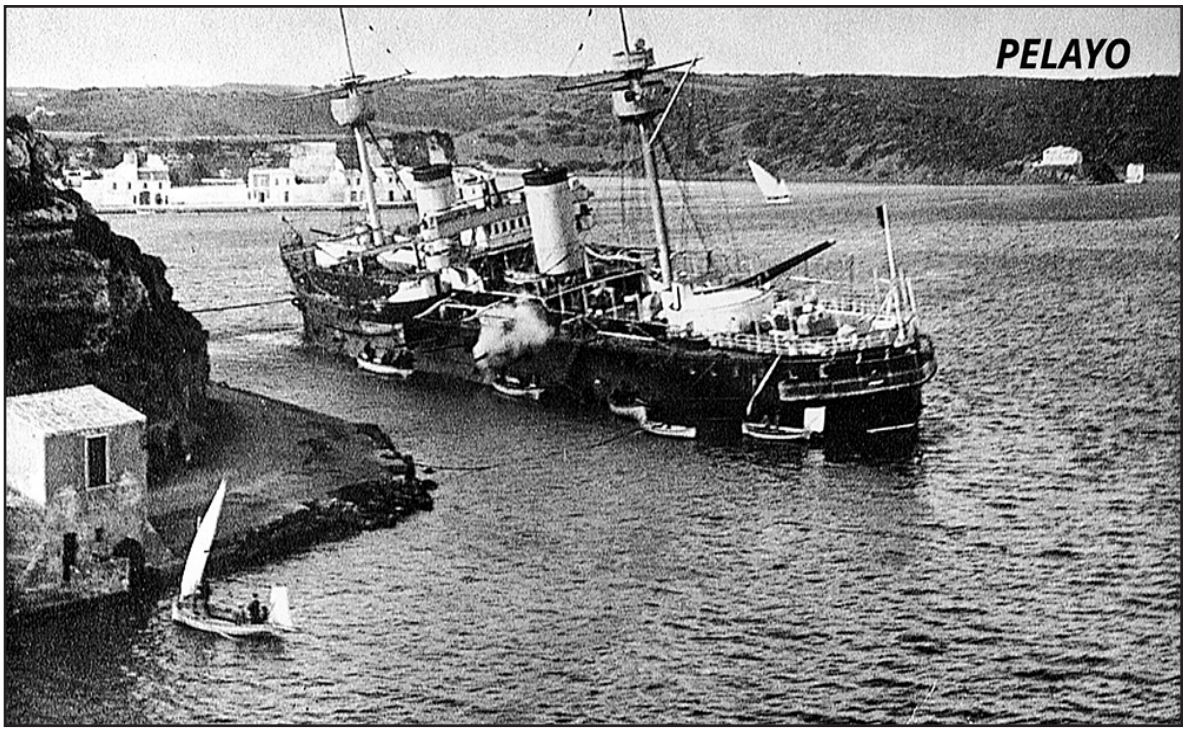


desplazaba 81 toneladas, tenía una dotación de 23 tripulantes, e iba al mando del comandante Mr. Jeanselme. Por su parte el crucero, que desplazaba 1.800 toneladas lo hacía al mando del CF Mr. Lapord. Su dotación la constituían 186 tripulantes y estaba armado con seis cañones.

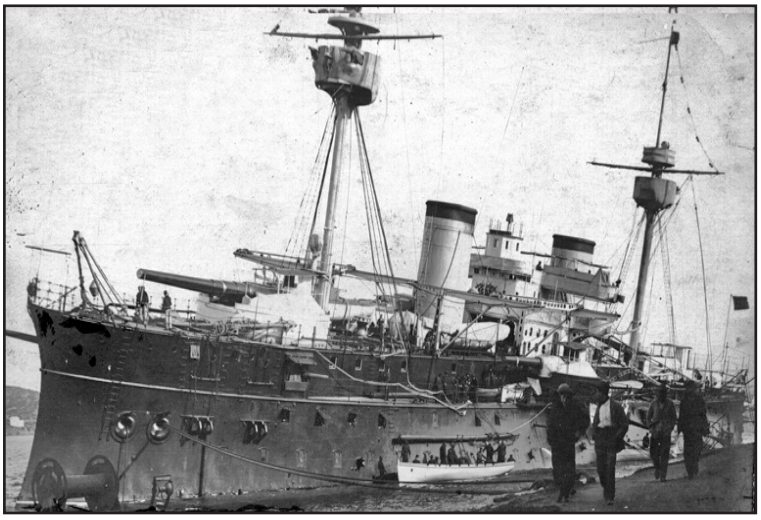
> 3.9 *PELAYO*

En la mañana del día 13 de noviembre de 1912 hacía entrada en el puerto de Maó procedente del de Palma el acorazado de la Marina de Guerra española ***Pelayo***, mientras se encontraba establecido un duro vendaval motivado por el temporal del N que dominaba toda esta zona durante los últimos días. Al reducir el régimen de revoluciones de la máquina para poder tomar el práctico y así entrar en el puerto, como consecuencia directa de aquella meteorología claramente adversa, se veía arrastrado hacia la ribera sur tras el abatimiento impelido por las fuertes rachas, lo que obligó al práctico a ordenar dar máquina avante y pasar por entre la boya que señalaba la presencia del peligroso *Baix des Moro* y la propia ribera sur del puerto con lo que, en un momento dado, no pudo lograr evitar rozar el temido bajo, lo que le provocó una vía de agua en el acto. A pesar de ello el barco no quedó embarrancado,

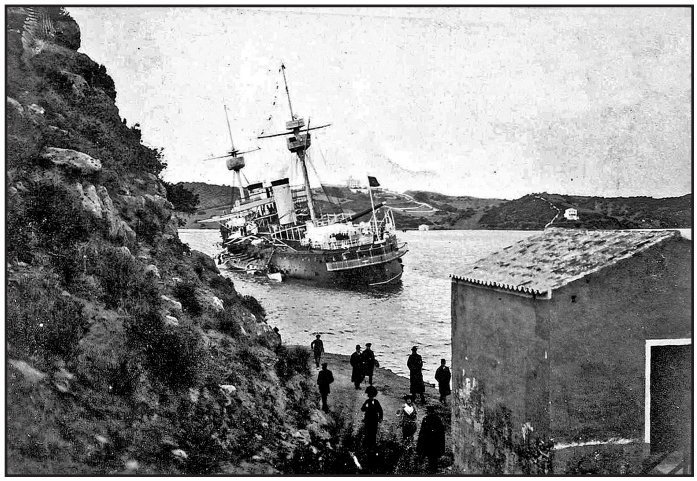




por lo que continuó navegando en esas condiciones hasta llegar a las inmediaciones de *Calafiguera*. Allí se acolchó en el punto conocido como *Na Vermella*, en la ribera sur entre *El Fonduco* y la propia cala.



No tardaría en presentarse una brigada del personal de la Maestranza perteneciente a la Base Naval que procedía a reconocer y taponar provisionalmente la vía de agua producida. Una vez realizadas estas operaciones, el acorazado continuaba navegando por sus propios medios hasta la Base Naval, donde dejaría caer sus anclas fondeando en las inmediaciones. Tras una severa inspección, por el personal del estamento naval en que se detectarían además algunas planchas de sus fondos deformadas consecuencia del impacto, se procedía a repararlo definitivamente y, pocos días después, reanudaba viaje hacia Cartagena.



El ***Pelayo*** desplazaba 9.900 toneladas y medía 105,60 metros de eslora, 20,20 de manga y tenía un calado de 7,50. Estaba propulsado con dos máquinas a vapor verticales sistema Compound de 6.000 a 8.000 caballos de fuerza a tiro forzado. Estaban alimentadas por 16 calderas Niclause montadas en 4 grupos. Su velocidad de crucero era de 15 a 16 nudos y su autonomía variaba entre las 2.000 y las 3.000 millas. La protección que incluía estaba ajustada a la mayor parte

de su casco, consistiendo en una coraza construida en acero Achneider de 45 cm. sobre la flotación hasta una altura media de 2,10 metros y 1,50 por debajo de aquella. Su tripulación la formaban 630 hombres. Por lo que se refiere a su artillado, todas las piezas eran del tipo González Hontoria estando constituida por dos piezas de 32 cm. a proa y popa y dos de 28 a los costados, en torres de 40 cm. de espesor. Su batería media se componía inicialmente de doce cañones de 12 cm. en las bandas, con nula protección originaria, más otra de 16 cm. montada en la parte alta de la roda. Más adelante este artillado sería modificado en parte. Había sido construido en los astilleros franceses Forges et Chantiers de la Mediterranée, siendo su casco de hierro y acero.

> 3.10 *LANCHA Nº 1*

Serían poco después de las tres de la tarde del día 1 de enero de 1920 cuando se desencadenaba sobre Maó una fuerte tormenta con lluvia y viento de SW que recrudeció fortísimamente por espacio de unos minutos dando originen a un *cap de fibló*. A pesar de su corta duración tendría consecuencias fatales al originar un accidente marítimo en las aguas interiores del puerto del que serían víctimas el patrón de la lancha ***Nº 1*** de Intendencia, don Cristóbal Portella y el marinero Jaime Porta.

En aquellos momentos la embarcación se encontraba regresando de la Mola a la vela y tras rebasar la Illa de ses Rates (hoy desaparecida puesto que fue demolida y dragada entre 1935 y 1936), al observar el patrón el chubasco que se les estaba echando encima previno a los marineros aunque no les dio tiempo a realizar maniobra alguna que pudiera evitar el fatal accidente. En consecuencia, una vez quebrado el palo de la vela, la embarcación se llenó de agua y zozobró yendo a parar al agua todos los que se hallaban en esos momentos a bordo, patrón, 7 marineros y 1 pasajero.

Hubo varios testigos del accidente, siendo uno de ellos el cocinero del Hospital Militar, enclavado por aquel entonces en la inmediata *Illa del Rei*. Arturo Pons, que así se llamaba el hombre, escuchó los gritos que daban los náufragos solicitando ayuda y al poco tiempo desamarraba el bote de servicio del Hospital y junto con los marineros de guardia Miguel Sanz y José Ponsetí, a los que se unieron el cabo de Sanidad Francisco Olives y los sanitarios José Navarro, José Bennasar y el portero del centro sanitario Ramón Prieto se dirigieron a auxiliarlos, lugar al que llegarían más tarde también el bote ***Delio*** junto a otro bote perteneciente a la Base Naval.

Un transeúnte que circulaba por la zona de *Calafiguera* pudo observar también los gestos de alarma que hacían los náufragos e intentó avisar a la Base pero se encontró con que no podía comunicar con nadie. Por el bote del Hospital se recogía en primer lugar a uno de los marineros que se mantenía a nado y posteriormente a los otros, que se hallaban aún dentro de la falúa, eso sí, completamente anegada de agua. Aquellos voluntarios se desprendieron de sus ropas y con ellas cubrieron a los náufragos.

El ***Delio***, un bote propiedad de don Juan Bagur Aloy, recuperó al patrón, que se encontraba gravemente herido, por lo que sería rápidamente desembarcado y llevado al Hospital Militar para ser atendido solícitamente por el personal sanitario, aunque nada podría hacerse por su vida puesto que, poco tiempo después, fallecía. Sin embargo su muerte no sería resultado de asfixia por inmersión, sino por paro cardíaco tras el terrible shock sufrido, algo que su corazón sería incapaz de resistir.

Pero no terminaban aquí las consecuencias de aquella jornada puesto que, al realizar el recuento de los miembros rescatados que se encontraban a bordo del bote en el momento de acaecer el siniestro, se echó en falta a otro de los marineros, Jaime Porta, por lo que se continuó la búsqueda del mismo pero, salvo unas prendas de vestir que se identificaron como suyas, no pudo darse con el infortunado. El hecho de haber encontrado sus ropas, hizo que quienes participaban en las operaciones de rescate confiaran en que hubiera sido capaz de llegar a tierra por la orilla de la ribera norte, aunque finalmente se daría como hecho más probable el que se hubiera hundido.

El bote perteneciente a la Base Naval estuvo recogiendo los objetos que flotaban en la zona para proceder finalmente a dar remolque a la falúa siniestrada. Por su parte, los mandos del Ejército se habían dirigido al muelle tan pronto como tuvieron conocimiento del accidente, visitando posteriormente a los náufragos los cuales, salvo el patrón y el marinero, no habían sufrido más consecuencias que el lógico susto.

El día 2 de enero tenía lugar, a las tres y media de la tarde, el sepelio del infortunado patrón Cristóbal Portella, organizándose la comitiva en *Calafiguera*, en donde se había desembarcado el

féretro por el bote del Hospital Militar. De allí, y cubierto con tres coronas, fue transportado a la ciudad accediéndose por la Avenida de la Independencia (Costa d'en Reynés) hasta llegar a las inmediaciones del cuartel de la Guardia Civil, ubicado por aquellos años en la calle de Santa Teresa. De allí sería trasladado hasta el Cementerio Católico en donde le sería practicada la autopsia.

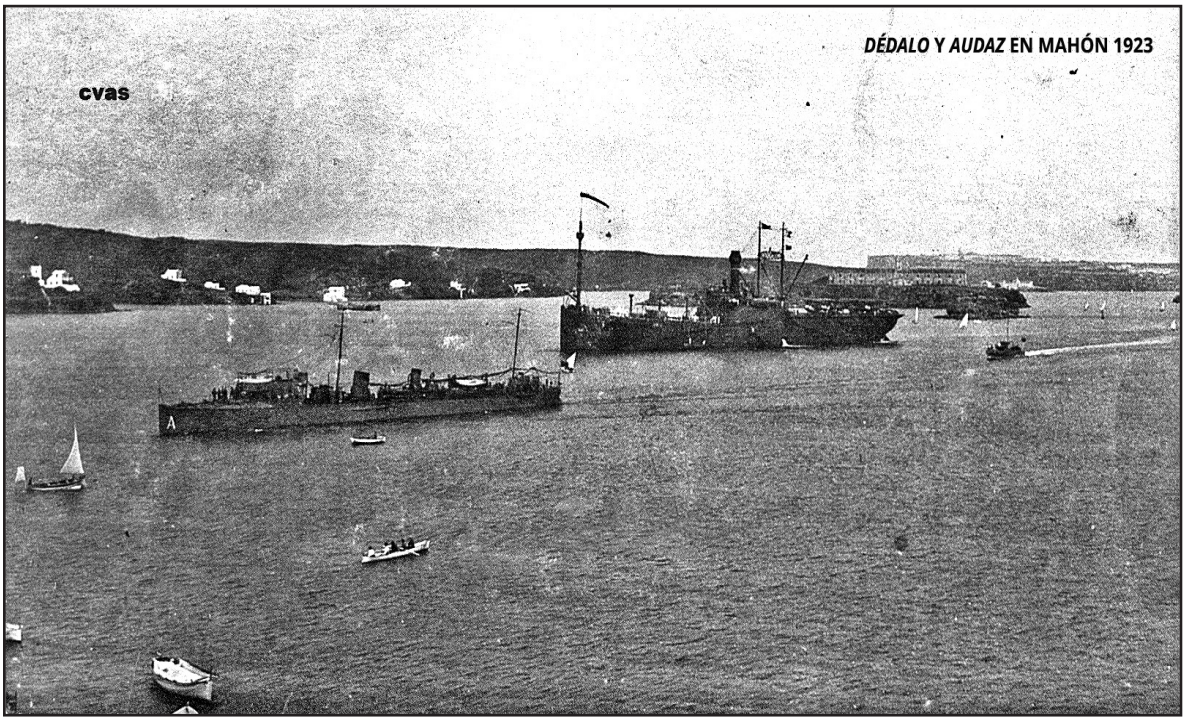
El mismo fenómeno atmosférico originó diversos daños de consideración en la población, haciendo zozobrar también al falucho denominado ***Bienvenida***, que estaba amarrado en la Base Naval. Sin embargo, un incidente vendría a enturbiar aún más el de por sí desgraciado episodio: La Delegación Local de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos publicaba a los dos días un anuncio en la prensa en el cual, tras dar el pésame a los deudos de los fallecidos, se solicitaban los datos de quienes habían colaborado en el salvamento para trasladar el expediente a la Junta Central y allí, iniciar el de concesión de los derechos de recompensa y mención a que tuvieren derecho. Al día siguiente salía publicado un escrito firmado por un tal Melitón Sanz de Andrés, que decía que el salvamento lo habían llevado a cabo únicamente varios miembros pertenecientes al Hospital Militar. El gobernador militar, general Salavera, publicó otro documento como contestación y desmentido del mismo, indicando que el artillero de la Comandancia de Menorca Martín Pons Monjo había oído los gritos de los náufragos y se había dirigido inmediatamente a la caseta de don Juan Bagur Aloy solicitándole ayuda con su bote ***Delio*** para prestar auxilio a los náufragos, rescatando al accidentado patrón. El propio don Juan Bagur tuvo que publicar otro escrito en el que indicaba no conocer al tal Melitón Sanz ni entender el por qué de sus falsas manifestaciones sobre los hechos. Continuaba explicando que se encontraba en su caseta sita en *Cala Rata* cuando fue requerida su ayuda, saliendo inmediatamente a prestarla acompañado de su cuñado don Juan Taltavull y de su hijo. Al llegar al lugar de los hechos los tripulantes del bote del Hospital les indicaron que habían logrado recoger a todos los náufragos excepto a dos. Por ello se les unieron participarndo en la búsqueda mientras, desde la *Illa del Rei*, a voces les indicaron donde se encontraba el patrón el cual, una vez rescatado, fue desembarcado en el muelle norte de la mencionada isleta.

Sobre las tres y media de la tarde del día 18, cuando regresaban de realizar su trabajo los mariscadores Francisco Mus y Francisco Vanrell y se encontraban entre la *Illa del Rei* y la *Illa de ses Rates,* observaron flotando en el agua un cuerpo que resultó ser el del marinero desaparecido, Jaime Porta. Tras avisar del macabro descubrimiento al jefe del Hospital, éste les respondió que la recogida del cadáver no era de su incumbencia, sino que debería de avisarse a la Base Naval, aunque posteriormente mandaría a dos sanitarios hasta el lugar en que se encontraba. Se avisó de ello a la Comandancia de Marina y poco después, el juez ordenaba el levantamiento del cadáver, siendo conducido al muelle en el *Andén de Levante*, donde miembros de la Cruz Roja se hacían cargo del mismo y lo trasladaban hasta el depósito del Cementerio Católico.

> 3.11 *DÉDALO*

El 18 de junio de 1923 llegaba a Maó la Escuadrilla Aeronáutica de la Armada Española fondeando en la *Plana de Calafiguera*. Formaban esta escuadrilla el portaeronaves ***Dédalo***; el caza torpederos ***Audaz*** y las gasolineras ***H-3*** y ***H-4***, que navegaban bajo las órdenes del CF, el menorquín don Pedro María Cardona. El ***Dédalo*** que visitaba el puerto de Maó era el primero de los dos que ostentarían el mismo nombre. Se trataba exactamente del ex ***España nº 6***, que ya hubiera visitado este puerto como mercante. Botado en 1901 por los astilleros Wigham, Richardson & Co., de Newcastle, comenzó a navegar como ***Neuenfels*** hasta 1918 en que fuera adquirido por el gobierno español, que lo rebautizaría con el apelativo mencionado. Entre 1919 y 1922 fue transformado en los astilleros de Ferrol en portaeronaves, adaptándole la cubierta para admitir unos 6 hidros, 1 avioneta y dos globos. Desplazaba 10.800 toneladas, su dotación era de 324 hombres y sus tres máquinas de triple expansión de 3.000 CV. le proporcionaban una velocidad media de 12,5 nudos.

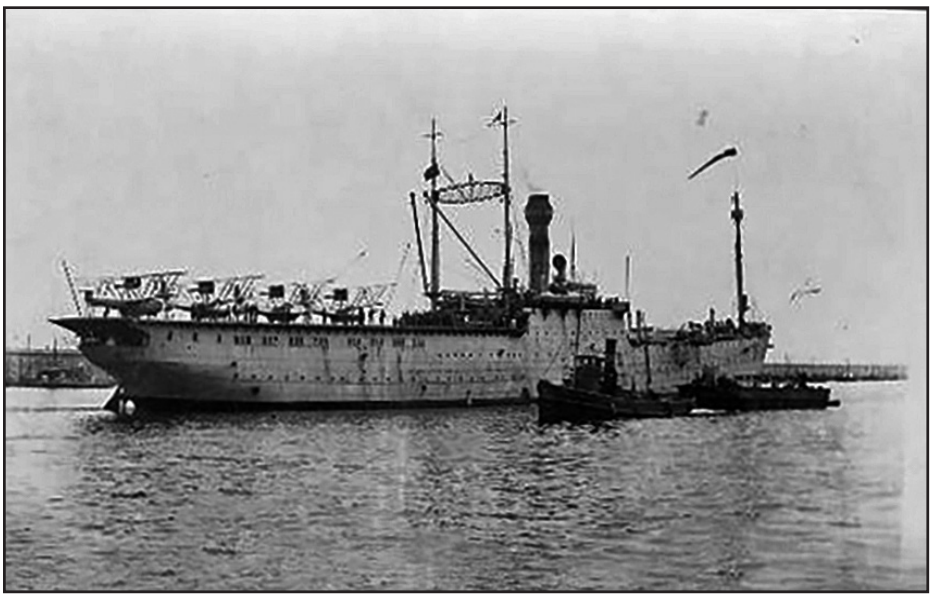
Procedía de uno de los vapores alemanes que el gobierno español se había incautado tras la Primera Guerra Mundial. Los trabajos de reconversión en portaeronaves habían sido realizados bajo la directa supervisión del propio don Pedro María Cardona, que habría dado los detalles pretendidos al ingeniero naval de la Armada don Jacinto Vez. Con dichos trabajos el barco había sido dividido en dos grandes bodegas. La de proa servía de hangar para el dirigible y los globos cautivos, mientras la de popa albergaba a los hidros desmontados. Disponía asimismo de talleres para reparaciones así como los equipos necesarios para fabricar y acumular el hidróge-



DÉDALO Y *AUDAZ* EN MAHÓN 1923

no necesario para el dirigible y los globos. También disponía de grandes pañoles para piezas de artillería y gases asfixiantes para operaciones de guerra. La popa, al ser del tipo corrida, disponía de suficiente espacio para poder soportar 10 hidros que serían depositados en el agua o recuperados mediante un sistema de grúas en un mínimo espacio de tiempo. La chimenea disponía de un sistema especial que evitaba la posible salida de chispas que pudieran haber resultado muy peligrosas para los globos y el dirigible. Disponía además de grandes depósitos de combustible para los hidros suficientemente protegidos como para que sus gases no pudieran provocar cualquier explosión. Tras ser hundido por la aviación nacional en 1937, fue vendido y desguazado en Valencia en 1940. El comandante del buque en su primera escala en Maó fue el capitán de corbeta don Francisco Fernández. Mientras estuvo en servicio visitó en varias ocasiones los puertos de Maó y de Fornells, llevándose a cabo durante sus estancias diversas maniobras aéreas con múltiples amerizajes y despegues en las aguas de ambos puertos.

El 20 de junio de 1923 sería un día de luto para la Escuadrilla que viajaba a bordo del portaeronaves ***Dédalo*** y para Menorca, puesto que se produciría un gravísimo accidente aéreo en una de sus sesiones de vuelo en el que encontrarían la muerte los dos hombres que ocupaban el aparato. A primeras horas de aquella mañana uno de los hidroaviones había despegado en vuelo de rutina. A bordo se encontraban el piloto, el teniente de navío don Vicente Cervera y el propio jefe de la Escuadrilla, don Pedro María Cardona. Estuvieron sobrevolando el espacio aéreo de la isla por un buen espacio de tiempo tras lo cual volvían a amerizar en las aguas del puerto mahonés. Seguidamente, el señor Cardona ofreció



su puesto a otro joven oficial del buque, el contador de navío y abogado don Juan R. Suárez de Tangil, que volaría como aficionado al deporte y con el ánimo de obtener su bautismo de aire. A partir de esos momentos, se sitúan vagamente los hechos y muchas serán las suposiciones y conjeturas que se harán intentando descifrar qué pudo ser lo ocurrido en aquella trágica mañana. El caso es que quienes habían seguido desde tierra las maniobras del aeroplano le habían visto capotar tras lo cual caía como una exhalación, ignorándose si sobre el mar o sobre tierra.

Los hechos se sucedieron como sigue: Tras despegar desde las aguas del puerto había dado una amplia vuelta sobre *Calafiguera* y, al efectuar una segunda y hallándose a una altura considerable, se precipitaron los acontecimientos. Al parecer se había producido un fogonazo tras lo cual se precipitaba. También hubo quien aseguró que antes de que el aparato se estrellara había visto volar gran cantidad de fragmentos, lo que daba la impresión de que se había desintegrado en el aire. Otra versión a la que también se podía dar crédito aseguraba que a causa de un gran remolino el aeroplano había perdido su estabilidad, de forma que el piloto había salido despedido de su asiento quedando el aparato sin gobierno. El hecho es que la noticia había corrido como un reguero de pólvora por la población y había todo tipo de comentarios. Situaban vagamente el lugar de los hechos y muchos serían los que cogerían por su cuenta el camino de la Mola intentando llegar al lugar que se creía era el punto exacto del accidente.

El aparato se había estrellado en una hondonada situada en la franja de costa existente entre *Ets Freus* y *Es Recó des Macar* (entre *s'Esperó* y el *Cap Negre*), muy próxima a la *Punta de ses Bancades*. Se hablaba de heridos, de heridos muy graves, pero la realidad que se ofreció a los ojos de los primeros en llegar al lugar de los hechos se encargó duramente de desvelar cualquier posible hipótesis ya que habían quedado por doquier en una amplia zona restos humanos entremezclados entre gran cantidad de trozos del aparato siniestrado. El impacto había sido realmente terrorífico, quedando pilotos y aparato completamente destrozados. La hora aproximada del terrible suceso debía ser más o menos las diez y media de la mañana. En cuanto se habían apercibido desde

el puerto de Maó de lo sucedido, habían hecho zarpar rápidamente a una de las gasolineras que sería comandada por el propio señor Cardona.

El hidroavión era del modelo ***Machi*** y en el momento de fallar estaba volando a una altura de unos 300 metros. La recogida de los restos de los dos desgraciados pilotos fue dura y dolorosa dado lo intrincado del terreno y del gran radio en que estaban esparcidos. Una vez recogidos fueron embarcados en la gasolinera que los trasladó hasta Maó, siendo desembarcados directamente en la Base Naval y depositados en la enfermería. En el lugar del accidente, al que durante la tarde fue llegando gran número de gente que no se podía creer lo sucedido aquella mañana, se podían contemplar numerosos vestigios sobre lo allí acaecido. Se entremezclaban restos del aparato y de prendas de vestir de ambos pilotos. Una vez constituida la capilla ardiente en la Base Naval, pasó a estar custodiada en todo momento por compañeros de los dos fallecidos, siendo visitada por numerosísimas personas.

La mañana del 21 de junio de 1923 amaneció gris y lluviosa. La noticia lógicamente había trascendido lo suficiente como para que desde todas las poblaciones fueran llegando multitud de gente ávida de rendir un último homenaje a aquellos dos hombres. Todos los edificios públicos, así como los barcos surtos en el puerto tenían sus banderas izadas a media asta en señal de duelo, mientras los comercios habían cerrado sus puertas poco después de las nueve y media. A las diez menos cuarto de la mañana los compañeros tomaban sobre sus hombros los dos féretros, llevandolos a paso de procesión hasta embarcarlos en el remolcador de la Base Naval. Una vez a bordo les dieron custodia permaneciendos firmes junto a ellos y tras desamarrar cruzó la bahía para atracar al pie de la Cuesta de la Independencia (Costa d'en Reynés). En todo el recorrido se habían apostado multitud de embarcaciones formando pasillo, destocándose sus tripulantes al paso de los cadáveres.

Al pie de la Cuesta estaba esperando ya formado el cortejo fúnebre que iba a acompañarlos hasta el cementerio de la ciudad. Formaban compañeros de los difuntos, una compañía de la Base Naval, la Compañía del Regimiento de Maó, con escuadra y banda, y dos armones del Grupo de Artillería Ligera donde serían depositados ambos féretros. La comitiva iba precedida por el clero castrense, representación de las tres parroquias y cuerpos de las guardias municipales de Maó y Es Castell. También estaban presentes las diferentes presidencias de duelo, que estarían encabezadas por el jefe de la Sección Aeronáutica. Cerraban el cortejo la banda municipal y las comisiones de muy diversos organismos y entidades ciudadanas. Durante la celebración de toda la manifestación de duelo estuvo lloviendo copiosamente y sin embargo nadie se movería de su sitio. Nunca se había podido ver una manifestación de este tipo que moviera tanto público como sucediera en esta ocasión. El recorrido fue Cuesta de la Independencia (Reynés)-

PANTEÓN EN MAÓ

Santa Teresa-Carmen-Plaza Príncipe-Plaza Carmen-calle Wilson (Arravaleta)-Plaza Arravaleta (Real)-Infanta-Virgen de Gracia-Cementerio. Durante el paso del cortejo, desde muy diversos balcones se lanzaron flores sobre los féretros.

Al llegar el cortejo fúnebre a la plaza de pinos del camino del cementerio las fuerzas que rendían honores desfilaron ante los féretros en columna de honor. En la explanada que antecede a la ermita en su recinto se despidió el duelo mientras eran disparadas las descargas de honor. Desfilaron todos los que les habían acompañado por espacio de más de una hora. Los féretros fueron nuevamente portados a hombros por compañeros de los dos militares hasta hasta llegar al panteón particular de don Pedro María Cardona, quien lo había cedido gentilmente, recibiendo los cadáveres cristiana sepultura. El 25 de junio de 1923 la escuadrilla aeronáutica salió de puerto rumbo a la bahía de Fornells, donde fondeó para realizar diversos ejercicios de entrenamiento, los cuales serían seguidos con notable espectación por los habitantes de aquella población marinera. Cuando los hubieron finalizado, levaron anclas y regresaron nuevamente a Maó.

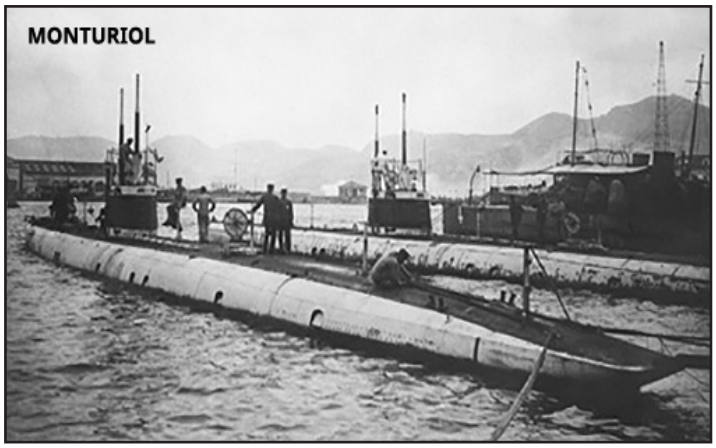
El 27 de junio el ***Dédalo*** zarpaba rumbo a Barcelona, aunque quedaría en Maó el resto de la Escuadrilla. Mientras, en la población se seguían produciendo diversas sugerencias encaminadas a emplazar, costear y designar al ente que debería de encargarse de llevar a efecto el proyecto de señalizar el lugar del accidente de los dos aviadores. Al haber tenido el impacto, tal y como se ha mencionado, en una hondonada, se acordó que el monolito se erigiría en el lugar perfectamente visible que estuviera más cercano al punto. El Ateneo de la ciudad propuso que fuera el propio Ayuntamiento quien se encargara de todo, aunque la financiación podría hacerse mediante suscripción popular. No tardarían en recibirse los primeros donativos y se hablaba de realizar una comitiva por vía marítima hasta el lugar el día de su inauguración.

El 26 de junio de 1923 llegaban procedentes de Madrid el Conde de Vallellano, Marqués de Covarrubias de Leira y don Francisco Suárez del Tangil y de Angulo, hermanos del contador de navío y abogado don Juan Ramiro Suárez del Tangil. No habían podido llegar con anterioridad debido a las deficiencias en comunicaciones con la Península. Agradecieron públicamente a los menorquines las muestras de cariño manifestadas a su hermano y a su compañeros fallecidos en el accidente aéreo, a la par que confiaban para siempre la guarda de sus restos a la Isla. A los dos días se celebraba un solemne funeral con asistencia de las autoridades, tanto militares como civiles y un grandioso público en la parroquia de Santa María. La comisión nombrada al efecto para levantar el monolito destinado a perpetuar el lugar del accidente estaba compuesto por el presidente de la Cámara de Comercio señor Escudero; el tesorero don Juan T. Vidal y el vocal don Juan Gomila Riudavets, que se uniría al nombrado por el propio Ayuntamiento de la ciudad.

Con el paso de los años, aquel recuerdo en forma de túmulo con una Cruz fue deteriorándose hasta quedar en estado totalmente ruinoso. Hará unos años se formó una comisión formada por miembros del Ejército y de la Armada con el firme propósito de recuperar el mismo y sustituir la desaparecida Cruz por otra construida con materiales más modernos y resistentes. A tal efecto se celebró «in situ» y para darlo a conocer un sencillo y sentido acto de homenaje a los dos aviadores militares desaparecidos, con asistencia de autoridades militares, civiles y diversos invitados. En 2023 se llevóo a término, por fin, la consumación del homenaje con la colocación de una cruz de acero inoxidable en un punto cercano al lugar del impacto, así como una placa de recuerdo dentro del recinto de la Fortaleza de Isabel II, en la Mola.

> 3.12 *MONTURIOL*

El 4 de julio de 1924 comenzaba a circular el rumor de que uno de los submarinos con

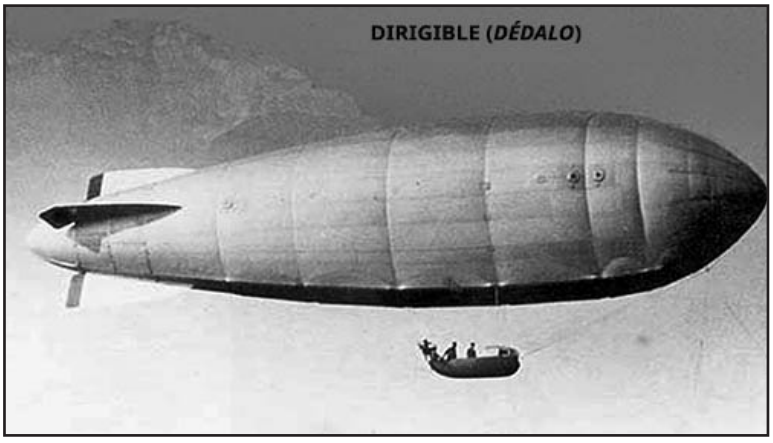


base en Maó se encontraba en el fondo del mar y sin poder subir a la superficie a causa de haber sufrido una avería. Más tarde se aclararía que lo que había ocurrido es que había embarrancado fortuitamente. Las dos unidades solían salir a realizar navegaciones en prácticas por diferentes zonas costeras de la Isla. Ese día habían entrado en el *Port d'Addaia* y lo habían recorrido en parte. Al estar saliendo nuevamente fuera de puerto, sobre las tres y media de la tarde quedó uno de ellos, el ***Monturiol***, varado en una de las altinas existentes cerca de la llamada *Illa d'en Carbó*. Cuando se percataron de lo ocurrido, su comandante estuvo intentando liberarlo de su enganche, algo que no podría conseguir en toda la tarde.

Avisado de ello el comandante del torpedero ***Nº 6*** de lo que estaba sucediendo, decidió regresar a Maó para carbonear y salir con la amanecida a auxiliar al sumergible. Sin embargo, a primera hora de la mañana la dotación del ***Monturiol*** se puso a trabajar con la idea conseguirlo y con la ayuda de la marea lograron culminar su objetivo, regresando con la otra unidad, ***Cosme García***, a la Base Naval. Tan pronto se hubo liberado, el comandante del sumergible enlazó por radio con su homólogo del torpedero comunicándole la noticia, siendo consiguientemente abortada la salida de éste. Sobre las diez y media de la mañana se encontraban amarrados los dos submarinos en los pantalanes de su apostadero en Maó.

> 3.13 *Dirigible*

El 16 de abril de 1925 hacía su aparición sobre el cielo del puerto un dirigible que estuvo evolucionando durante un largo espacio de tiempo sobre la Base Naval, levantando la lógica espectación de numerosos curiosos que se habían percatado de su presencia. El artefacto estaba pilotado por los oficiales de la Armada Española don F. Carrasco y don J. Fontán. En un momento dado intentaron amarrarse lanzando varios cabos pero al no conseguirlo decidieron reanudar viaje con rumbo a Barcelona. El artefacto pertenecía a la Escuela de Aeronáutica Naval. En su navegación hacia Barcelona se cruzaron con el torpedero ***Cadarso*** que se dirigía, a su vez, hacia Maó. La tripulación del dirigible, al encontrarse con que los vientos se le había vuelto contrarios que le impedían la navegación con rumbo a Barcelona, decidieron virar en redondo y poner nuevamente rumbo al puerto de Maó. En este segundo intento los cabos lanzados fueron perfectamente afianzados en tierra, en la *Illa d'en Pinto*, sin embargo, los vientos no les eran favorables para mantenerse en ese enclave, de forma que decidieron amarrar en los pantalanes de los submarinos. Su presencia aumentaba aún más la consternación de los ciudadanos, muchos de los cuales se acercaron a sus proximidades a bordo de sus embarcaciones queriendo admirar de cerca tan original aparato. Como el viento continuaba hostigando al artefacto, sus responsables decidieron desmontarle la barquilla y desinflarlo, para que quedara plegado sobre el muelle hasta que pudiera ser devuelto a Barcelona vía marítima, bien a bordo del ***Cadarso*** o del propio vapor correo.



El dirigible también había sido observado en Ciutadella, puesto que antes de dirigirse

hacia Maó, había estado evolucionando sobre la torre de Sant Nicolau y del puerto, de donde había salido una embarcación con el fín de asir el cabo que habían dejado caer sus tripulantes con intención de hacerlo firme en cualquier noray o boya, algo que no habrían conseguido, continuando el artefacto su viaje rumbo a levante cruzando por encima del predio *Parelleta*.

Al día siguiente continuaban en la Base Naval los trabajos de desmontaje del dirigible que eran seguidos por numerosos curiosos desde los miradores de la ciudad. El trabajo de desinflado era una operación sumamente lenta y delicada. Por fin, el 20 llegaban 6 marineros procedentes de la Escuela de Aeronáutica Naval procedentes de Barcelona con los armazones necesarios para embalar el dirigible el cual, tras ser convenientemente preparado, era embarcado el 21 a bordo del ***Rey Jaime II***, saliendo para Barcelona.

> 3.14 *Bote*

El día 5 de marzo de 1926, al dirigirse a la Mola la motora perteneciente a Transportes Militares (Intendencia) ***Nº 1*** llevando a remolque la lancha de provisiones, al encontrarse frente a *Calafiguera*, su patrón descubría más o menos en el centro de la *Plana* un bote volcado. Liberado provisionalmente el remolque, acudió en ayuda del mismo observando que se trataba de una embarcación tripulada por dos soldados de la estación radiotelegráfica de la *Mola* que por efectos de una racha de viento había zozobrado poniendo en peligro a sus tripulantes. Uno de ellos estaba ya a punto de ahogarse siendo rápidamente auxiliado por el personal que se encontraba a bordo de la motora y tras ser atendidos fueron desembarcados para que fueran asistidos y reconocidos en el Hospital Militar de la *Illa del Rei*.

Aquella inoportuna racha no quedaría reducida solamente en ello si no que, en el transcurso de la jornada, iría reforzando brutalmente y con la llegada de la noche su violencia sería calificada de "imponente". Este viento huracanado sería el responsable de que los vapores ***Rey Jaime II*** y ***Mahón*** volvieran a suspender su salida, mientras que el pailebot ***Anita***, que procedía de Palma, se veía obligado a refugiarse al socaire del *Clot de la Mola* hasta que abonanzara puesto que en tales condiciones le resultaba completamente imposible atravesar con suficientes garantías la bocana.

> 3.15 *Motora de Intendencia Nº 1*

Poco antes de las siete de la mañana del día 21 de diciembre de 1926 se quitaba la plancha que unía a tierra a la motora ***Nº 1*** perteneciente a los servicios de Intendencia (Transportes Militares) del Ejército de Tierra, para dirigirse hacia la Mola. La embarcación tenía entonces su apostadero habitual frente a la fábrica de harinas La Minerva, del señor Bosch, siendo su patrón titular don Antonio Calderón. En esta jornada era mayor la concurrencia de pasajeros debido a celebrarse en la Fortaleza de la Mola una solemne Jura de Bandera, lo que traía consigo la presencia de más oficiales y suboficiales de lo común, además de numerosos civiles entre familiares y curiosos.

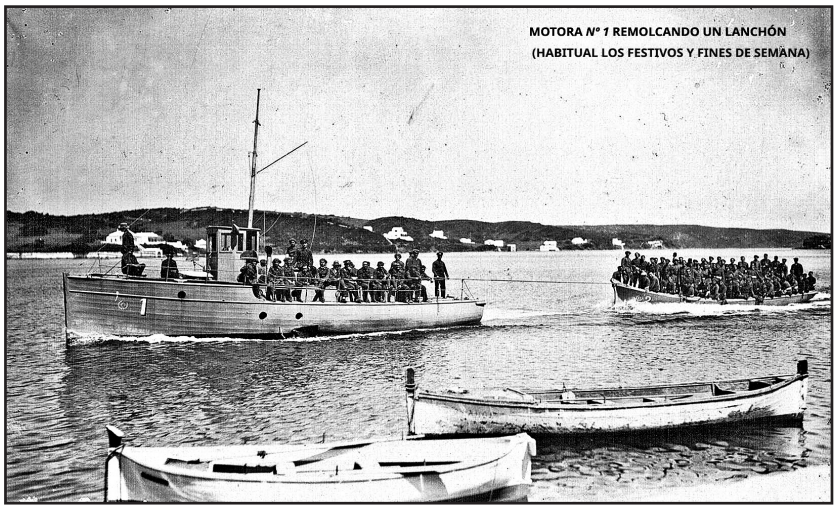
La barcaza que tenía que transportar a remolque, amarrada en las inmediaciones, se hallaba igualmente abarrotada de personas. Al ponerse en marcha fue cuando se produjo una terrible y ensordecedora explosión que tendría su origen en la sala de motores. Tal sería su virulencia que la lancha reventó, saltando por los

aires y quedando convertida en un montón de astillas y trozos de madera, muchas de ellas incandescentes que ardían sobre las, hasta entonces, tranquilas aguas del puerto. La tripulación y todo el pasaje que llevaba embarcado fue a parar al mar, resultando heridos la mayoría e ilesos tan sólo unos pocos, debatiéndose todos desesperadamente en las aguas. ¿Las causas?: parece ser que se debieron a un escape de gasolina. Tan sólo le dio tiempo para separarse escasos metros del muelle y saltaba todo por los aires.

El mecánico de a bordo manifestaría que le parecía haber percibido un fuerte olor a combustible, lo que daba peso a las aseveraciones vertidas pocos momentos antes. Varios de los pasajeros que habían embarcado se habían lanzado instintivamente al agua tras oír el fragor de la explosión, entre los que se encontraban el obrero de la maestranza Francisco Carreras y el suboficial de Artillería don Andrés Monteverde.

Inmediatamente se personaban las primeras autoridades, tanto civiles como militares, encabezadas por el comandante de Marina, don José Riera Alemany, interesándose por el estado de los pasajeros y la existencia de posibles víctimas. También se personó el médico de la Base Naval don José Luis de Cózar, acompañado del practicante mayor don Juan Gómez y del segundo practicante don José Zambrana los cuales trabajaron árduamente y sin descanso con los heridos que hicieron ingresar rápidamente en la enfermería de la Base Naval. Otros médicos titulares de la población que acudieron tras ser avisados fueron los doctores Andreu, Blanch y Maspoch.

Al parecer se encontraban a bordo unas veinte personas de las cuales tres fallecerían a causa del accidente: el marinero Juan Sans (tripulante de la lancha y natural de Fornells), que quedaría carbonizado al hallarse junto a la sala de los motores; José Coll Quintana, mozo de Intendencia que prestaba servicios en la farmacia del Hospital Militar (natural de Ibiza) y Pedro Sintes Serra, ayudante de mecánico. Los heridos fueron Gabriel Salas Calver, suboficial de Artillería; José Lal Garridos, carpintero de Ingenieros; José Serra Capó, artillero con destino en el Parque; Pedro Vidal Olives, de profesión albañil, que prestaba servicios en la Mola; Justo Iglesias García, suboficial de Cornetas del Arma de Artillería; Félix Mercadal, enfermero del Hospital Militar; Juan Sintes Bagur, artillero con destino en el Parque; Gabriel Viejo Bueno, obrero mecánico; y las señoras María Guasch Marí, y María Pons, trabajadoras de la lavandería del Hospital Militar. Otros pasajeros sufrieron contusiones y quemaduras varias.


MOTORA *Nº 1* REMOLCANDO UN LANCHÓN
(HABITUAL LOS FESTIVOS Y FINES DE SEMANA)

En las labores de rescate participó un bote del velero ***Júpiter*** el cual estaba operando aquella jornada en Maó, las falúas militares de la Base Naval, el Jefe de la Guardia Municipal, tripulantes del vapor ***Delfín*** y del velero ***Jaime*** de la Naviera Mallorquina, guardias civiles, municipales, agentes de Policía y miembros de la Cruz Roja. También colaboró activamente el encargado de los almacenes de carbón del señor Crespí, Juan Marqués, que sería uno de los primeros en llegar y que recuperaría a tres personas de las que se encontraban en el agua. Algunos de los heridos fueron atendidos en el Hospital Civil.

En la misma tarde de los hechos se practicaba la autopsia a los tres cadáveres de los infortunados pasajeros por los doctores don José L. de Cózar y don Antonio Roca Bofill mientras era nombrado juez instructor del caso el ayudante de Marina don Manuel Jerez. Sin embargo, tras realizarse el reconocimiento de todo el personal que se hallaba a bordo y contándose con los tres fallecidos, se echó en falta a otro pasajero que había etado a bordo momentos antes de la deflagración: el joven obrero afecto al Parque de Artillería llamado José Pons, por lo que se supuso podría encontrarse bajo los restos de la quilla y fondo de la lancha siniestrada, que se hallaba aún bajo las aguas.

A las diez y media de la mañana del día 22, se formaba la comitiva para acompañar hasta su última morada a las tres víctimas. Para ello, la lancha a motor del Hospital Militar condujo a remolque la barquilla que transportaba a los tres féretros los cuales, una vez llegados al muelle, serían desembarcados y colocados en otros tantos coches fúnebres, poniéndose en marcha dicha comitiva hasta llegar a la calle de Santa Teresa, precedida por un capellán castrense con Cruz alzada. El desembarco se había realizado al pie de la cuesta de la Independencia. Numeroso personal engrosaba la comitiva, llevando a manos las diversas coronas y ramos de flores que se habían recibido para las víctimas. También se agregó la banda de música del Ejército y numeroso personal franco de servicio al igual que numerosos particulares pertenecientes a todos los estamentos sociales. El cortejo fue presenciado por un numeroso público perteneciente a la población que siguió el sepelio con grandes muestras de recogimiento y respeto.

Tras varias jornadas en que predominó el mal tiempo, el día 27 se colocaban dos barcazas en el lugar del accidente que llevaban montadas dos cabrias con la intención de poder izar la parte de la embarcación que se hallaba sumergida, con la intención de encontrar el cadáver del infortunado obrero desaparecido. Para ello, se había situado un buzo en el fondo con el fin de intervenir en cuanto los restos fueran suspendidos del fondo. La fatalidad, sin embargo, se cebaba sobre este último cuando se encontraba trabajando activamente en el caso, ya que sufrió un principio de asfixia, teniendo que ser rápidamente atendido por el médico de la Base Naval. Cuando se volvió a reanudar el trabajo, la desazón cundió entre los participantes al obervar que debajo de la embarcación no había nadie sepultado.

Pero no tardaría mucho en encontrarse el cuerpo desaparecido puesto que, el 1 de enero, cuando ya se daba por desaparecido y sobre las doce del mediodía, el patrón de la motora ***Nº 2*** avistaba flotando sobre las aguas del puerto lo que parecía ser una almohada y acercándose la recuperó. Efectivamente, se trataba de una almohada y mirando al agua, pudo observar que unos metros más allá se veía algo más que clareaba bastante y que, además, muy lentamente iba ascendiendo hacia la superficie: se trataba del cuerpo del infortunado obrero José Pons, en parte inclinado y con los brazos extendidos. Seguidamente le pasó un cabo rodeándole el cuerpo bajo los brazos y le dio remolque hasta una de las escalas del muelle, avisándose inmediatamente a las autoridades y al juez intructor. Llegado éste, ordenó el levantamiento del cadáver, que sería cubierto con una tela para ocultarlo de las miradas de los numerosos curiosos que allí se habían dado cita tras conocerse la noticia. Pronto llegaría el Médico de la Base que certificaría la defunción. La autopsia que le fue practicada el día 2 dictaminaría la muerte por asfixia en el agua. Su entierro reunió a numeroso público entre conocidos, familiares y autoridades.

> 3.16 *RANCE*

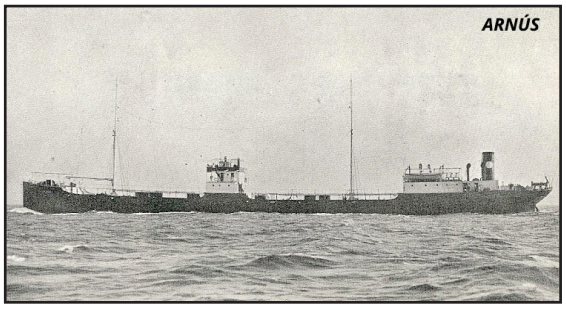
Sobre las doce y media del mediodía del 6 de agosto de 1929 entraba de arribada forzosa el remolcador ***Travailleur*** portando a remolque al buque tanque perteneciente a la armada francesa ***Rance***. Quedaron ambos fondeados en la *Plana de Calafiguera* dando amarras por popa al *Moll des Fonduco*. El ***Rance*** había sido divisado por la *vigía de la Mola* el día 10 cuando le estuvo avisando por medio de los gallardetes del C.I.S. que se detenía al socaire de la costa sur buscando abrigo por el gran temporal que se había implantado en toda esta zona marítima. Dejó caer el ancla frente a la cala *Biniancolla* donde se encontraban otros tres barcos a refugio del temporal. El buque tanque había zarpado de Casablanca con destino a Toulon y llevaba 8 días de navegación. Debido a una avería en sus sistemas de achique se vio obligado a solicitar auxilio por la radio enlazando con el puerto de destino del cual se ordenaría zarpara el remolcador para ayudarle. Cuando éste llegó a su altura le dio un cable de acero y comenzó a remolcarlo.

El hecho de que el temporal recrudeciera haría estimar a los mandos de ambos buques que la mejor forma de proceder en tales condiciones era buscar nuevamente el reguardo de las costas de Menorca. El ***Rance*** iba al mando del TN Mr. Cottez, con 62 tripulantes. Desplazaba 1.452 toneladas y medía 74,00 metros de eslora, 11,60 de manga y tenía un calado de 4,50. Como armamento tenía emplazados en cubierta 2 cañones de 75 mm. Su máquina era de vapor de 1.100 CV. que movían una turbina Bréguet, la cual le confería una velocidad de crucero a plena carga de 10,5 nudos. Había sido entregado a la armada francesa en 1921 por el Arsenal de Lorient. Por su parte, el ***Travailleur*** iba al mando del capitán por Mr. Morvan, con una tripulación de 45 hombres. Desplazaba 500 toneladas. Una vez estuvieron fondeados subieron a bordo los funcionarios de Sanidad Exterior y el agente consular para llevar a cabo cada uno sus trámites oficiales y burocráticos.

> 3.17 *ESCAUT*

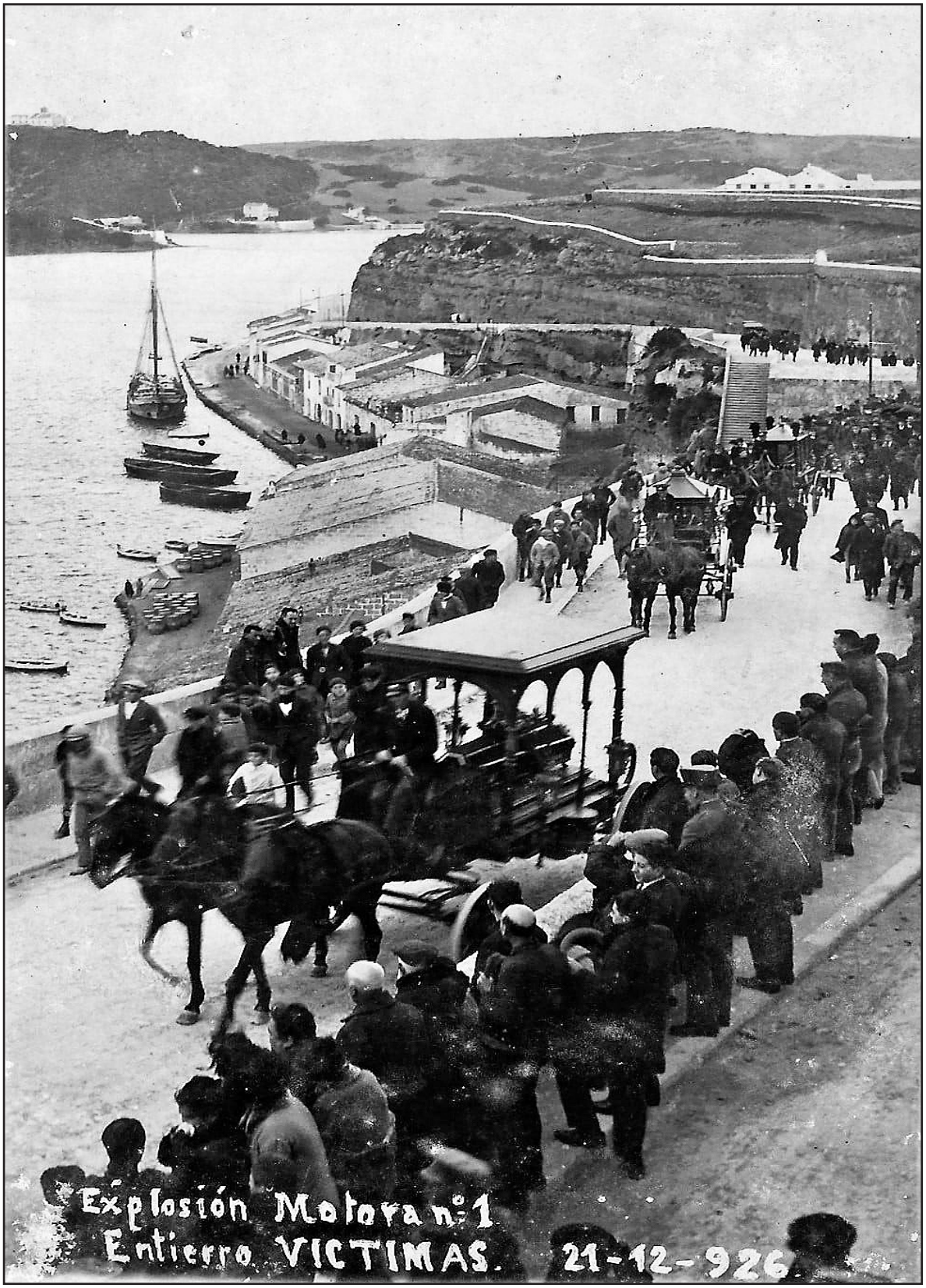
El 5 de marzo de 1930 a las 9 de la mañana entraba a remolque en el puerto de Mahón el vapor cañonero de la Armada Francesa ***Escaut*** con avería de máquinas. Poco antes el funcionario destacado en la *Vigía de Binissermenya* había anunciadola presencia de "*Buque a remolque*" mediante sus gallardetes, lo que hizo pensar que podía tratarse del dique flotante procedente del puerto de Valencia que había sido construido por la Unión Naval de Levante con destino a la Estación Naval de este puerto y que se estaba esperando para ser instalado en su ubicación junto a la *Illa d'en Pinto*. Con esta idea, al poco tiempo se encontraban los miradores poblados de gente que esperaban ver dicho remolque. Pero el remolque, que no el dique, era el mencionado barco francés, el cual navegaba al mando de su comandante Mr. Martin y llevaba una tripulación de 60 hombres entre oficialidad y marinería. Desplazaba 650 toneladas y, en el momento de producírsele la avería había salido apresuradamente de su apostadero en el puerto de Toulon con el objeto de auxiliar a un hidroavión que al parecer se encontraba con problemas. Se dio el caso de que el hidro pudo llegar por sus propios medios a un puerto de la isla de Cerdeña pero el cañonero se quedó con la máquina parada en medio de la mar.

Vista la situación lanzó una serie de cohetes en demanda de auxilio que serían avistados por el petrolero español ***Arnús*** que se encontraba navegando en la zona. Este petrolero, de 4.200 toneladas de desplazamiento y propiedad de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, navegaba a las órdenes de su capitán, señor Artaza, procedía de un puerto ruso y era portador de 5.000 toneladas de gasolina con destino al puerto de Barcelona. Había sido construido en los astilleros de Swan Hunter, de Newcastle, en 1922 mediante contrato directo con la empresa española. Su equipo propulsor estaba compuesto por dos motores de 1.800 H.P. cada uno, que le conferían una velocidad de crucero de 10 nudos a la hora con plena carga. Por lo que se refiere al buque averiado, se encontraba al pairo a 60 millas náuticas al N de la isla de Menorca.


ARNÚS

Una vez entrados en puerto y fondeados en Calafiguera, el secretario de Sanidad señor Conforto pasó visita a los dos buques. El barco

francés recibió, también, la visita del agente consular don Carlos Moysi a quien acompañaba el 2° comandante de Marina señor Jerez, que había sido nombrado juez instructor del caso. Posteriormente se trasladaron a la Comandancia de Marina con el fin de formalizar el correspondiente expediente de salvamento marítimo. A la tarde se hacía nuevamente a la mar el petrolero español rumbo a su puerto de destino, mientras que el ***Escaut*** continuaba en puerto con el fin de que pudiera serle reparada la avería. El 8 de marzo reemprendía, también, su viaje rumbo a Toulon.



NAUFRAGIOS Y PECIOS EN LA COSTA DE MENORCA

PARTE I

4 · LA AYUDA TÉCNICA

MARTA MATA
MARTA MATA
BS-33

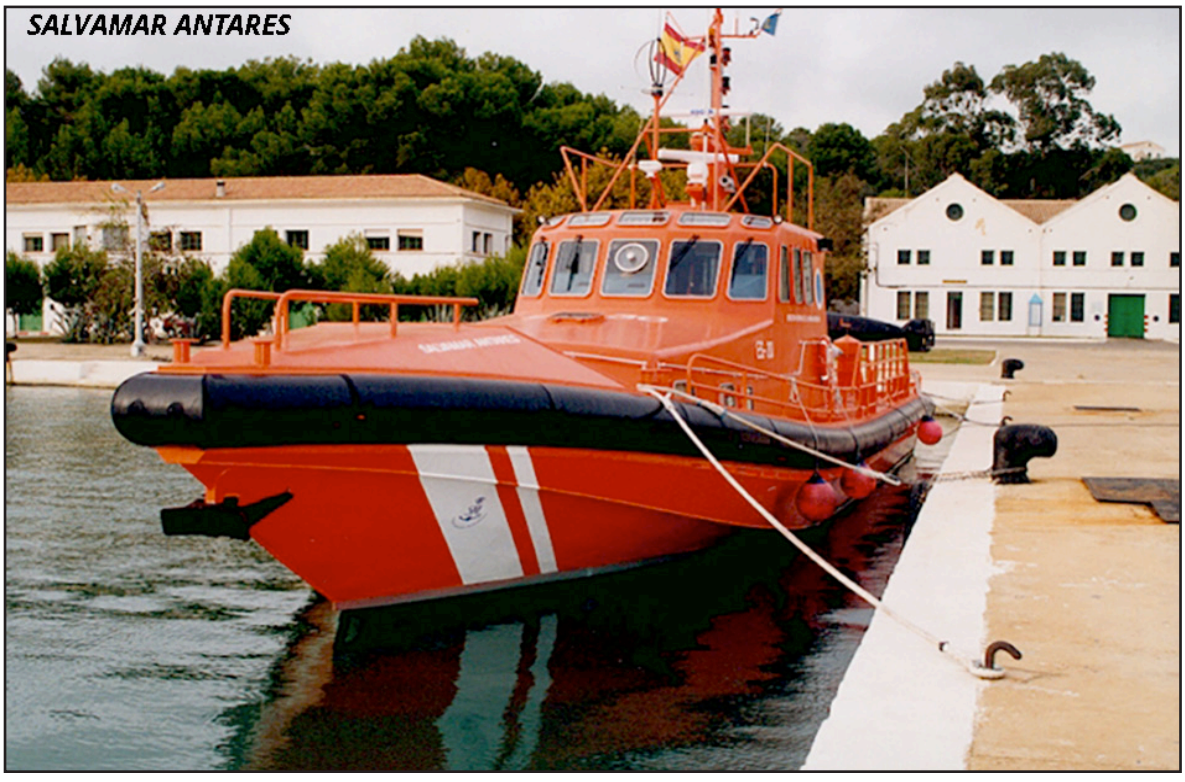
A continuación se muestran los buques, embarcaciones de otros tipos y artefactos utilizados en el proceso del salvamento marítimo en Menorca a lo largo de los años en que acontecieron los hechos relatados en el presente estudio. El mismo faro de *Favàritx* y el de *Punta Nati* fueron construidos como resultado de diversos naufragios ocurridos en la costa norte debido a la falta de indicativos luminosos para los navegantes de la época.

Destacan el remolcador de altura que estuvo afecto a Salvamento Marítimo ***Catalunya*** así como el ***L'Albufera***, en idénticas condiciones, llegados procedentes de Barcelona y Valencia para intervenir en el naufragio del ***Georgia K***. Ambos dejaron de estar fletados por el ente estatal al comenzar a disponerse de la actual y modernísima flota propia.

Es el caso del remolcador ***Marta Mata*** en las Illes Balears y las lanchas de salvamento ***Salvamar Antares*** en Maó y ***Salvamar Aldebarán*** en Ciutadella.

La embarcación de salvamento ***Salvamar Antares***, de 21 metros de eslora, tiene su base en el puerto de Maó, y está dotada de una tripulación compuesta por tres personas: patrón, mecánico y marinero, doble que se va alternando. Su sistema propulsor incorpora dos motores de 1.300 caballos de potencia y entró en servicio el 20 de julio de 1999.

Otros remolcadores que participaron en labores de salvamento con base en Maó fueron los remolcadores ***José Elduayen*** y ***Montebelo***.



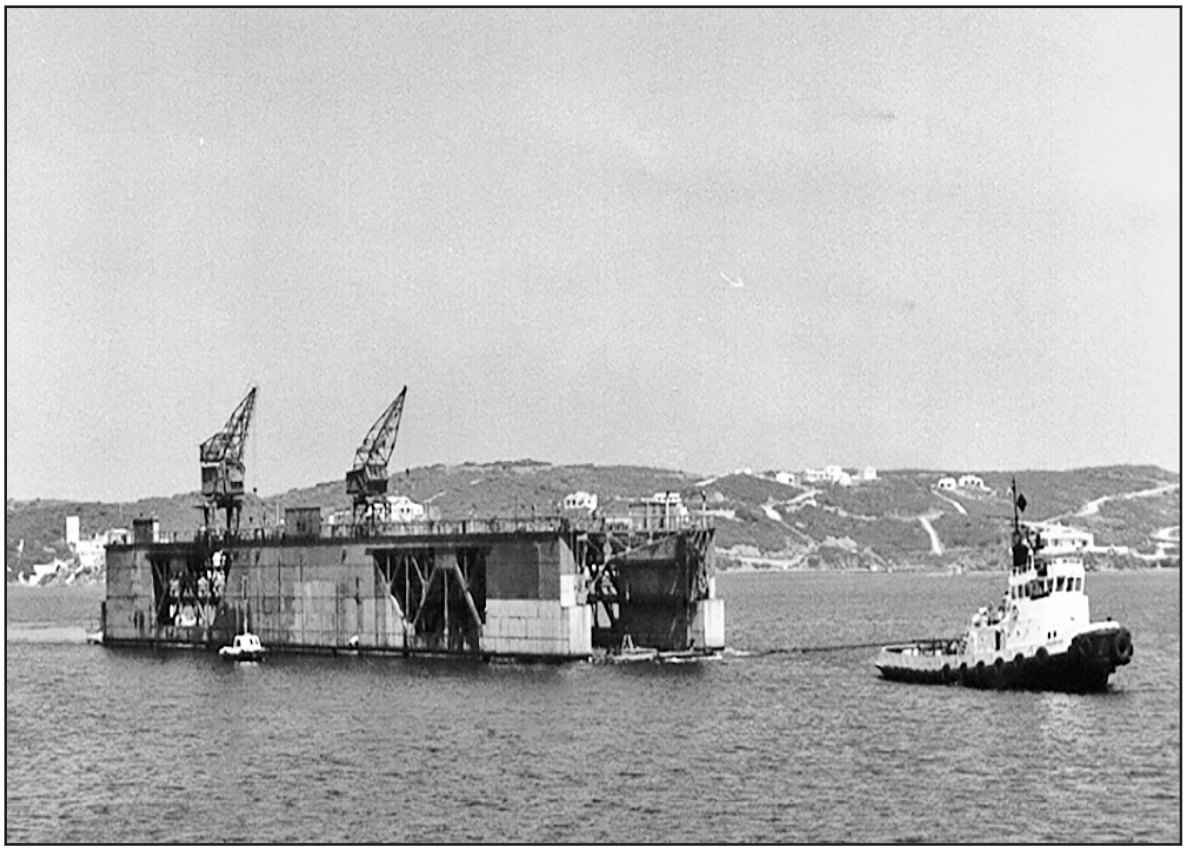
Y en siguientes imágenes, puede observarse la llegada desde Valencia, tras ser construido en los astilleros de la Unión Naval de Levante, y su partida hacia Tarragona para ser desguazado, del ***Dique flotante*** que perteneciera a la Estación Naval de Mahón.

Por el mismo pasaron numerosos buques y embarcaciones de todo tipo y porte, bien para ser reparados, bien para ser sometidos a trabajos de urgencia para poder ser desplazados a otros puertos dotados de mejores medios de reparación. Motoveleros, vapores, lanchas, yates, minadores, destructores y un largo listado de buques pasaron por estas instalaciones. En la foto

inferior puede verse la pontona, un accesorio del mismo que podía fondearse independientemente del mismo y que durante varios años mantivo en seco a la lancha contrabandista ***Mastiff*** hasta que se decretó su desguace.

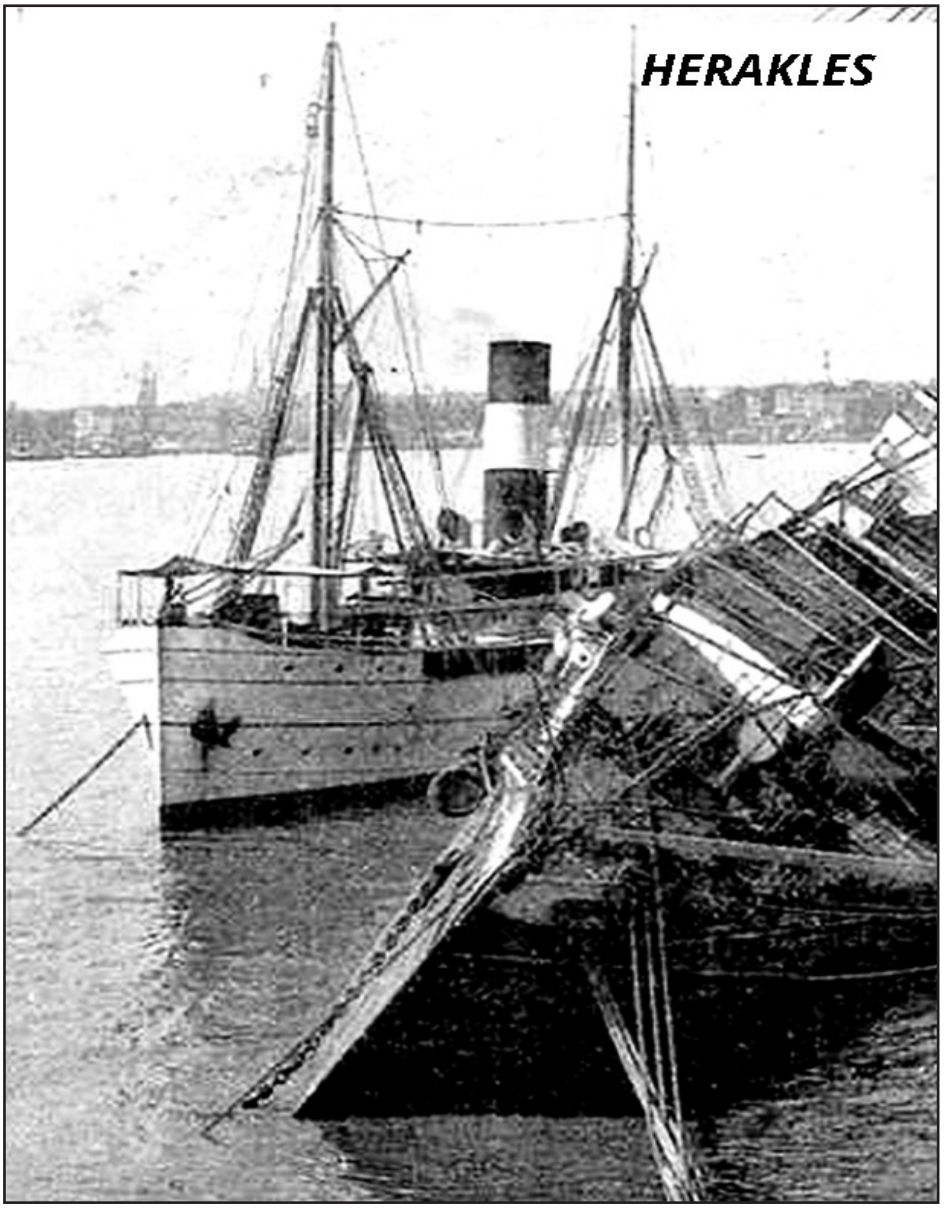
El remolcador de altura especializado en rescates marítimos ***Herakles*** desplazado a Menorca y más concretamente a Maó para intentar el salvamento del paquebote ***Ville de Rôme*** por su armadora la Compagnie Générale Transatlántique. El ***Geir***, por su parte, llevó a cabo el rescate del vapor correo de la Compañía Trasmediterránea ***Rey Jaime II.***

A continuación un antiguo «aviso» de la Compañía Arrendataria de Tabacos, el ***I-3*** que

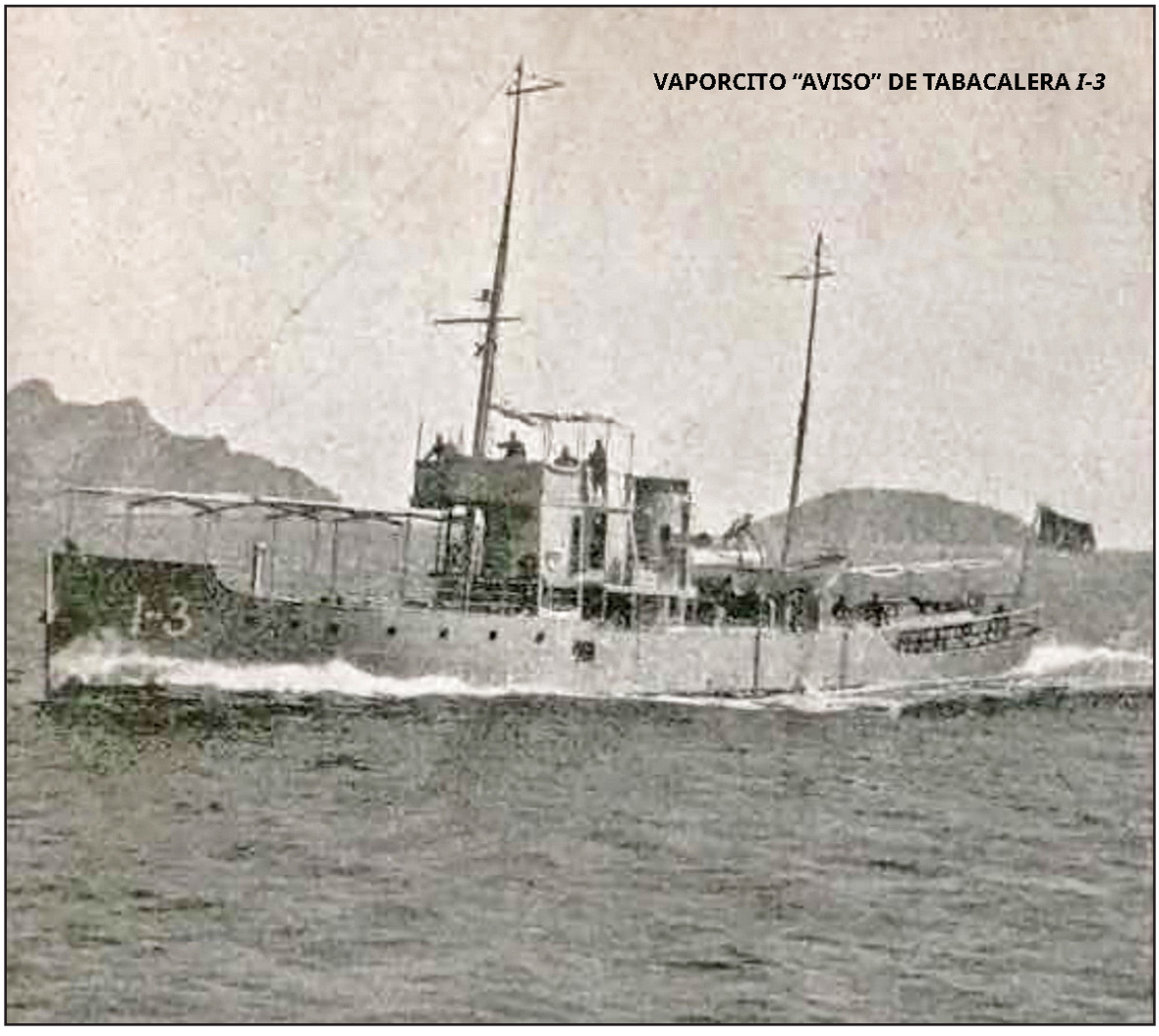


solía intervenir también en casos de salvamento, el helicóptero de rescate ***Helimer Mediterráneo*** y la lancha de salvamento de la Cruz Roja del Mar ***Virgen de Monte Toro***, con base en Maó. También la lancha de Salvamento de Náufragos ***Fornells***, con base en el puerto del mismo nombre. Los bous de pesca (arrastreros) ***Port de Llansá*** y ***Rosa Santa*** actuaron en numerosas ocasiones en ausencia de los remolcadores y embarcaciones típicas de Salvamento Marítimo.

CUADRO DE CONTROL DEL DIQUE U.N.L.



REMOLCADOR *GEIR* ASISTIENDO AL VAPOR *REY JAIME II*



VAPORCITO "AVISO" DE TABACALERA *I-3*

HELIMER MEDITERRÁNEO

EN DE MONTE TORO

LANCHA DE SALVAMENTO *FORNELLS*

PESQUERO DE ARRASTRE *ROSA SANTA*

PROMETEO
flat platform 6+

GUIDO PFEIFFER

DE GUIDO PFEIFFER Y EL GRUPO PDD

Finalmente, una serie de imágenes del robot capacitado para descender a grandes profundidades ***Prometeo,*** de Guido Pfeiffer, su embarcación ***Pegaso 3*** y diversas fases en los preparativos previos a una inmersión para llevar a efecto sus magníficos reportajes. Se complementa con una breve descripción de quienes formaron el magnífico equipo PDD (*Pfeiffe's Deep Divers*) a quienes, encabezados por su titular Guido Pfeiffer y su esposa Flory Calò, escafandristas y editores de las revistas especializadas italianas SUB, FOTOSUB, PESCASUB y otras, se deben muchas de las ilustraciones de los dos tomos de **Naufragios y Pecios en la costa de Menorca**. Guido era un periodista consumado, habiendo trabajado en diversos medios de comunicación italianos previamente a convertirse en editor y dar vía libre a su gran afición: el buceo deportivo y la fotografía.

FLORY CALÒ Y GUIDO PFEIFFER

Guido, junto a su esposa Flory, intercambiaban residencia entre Milán (Italia) y cala Morell (Ciutadella), viviendo más o menos seis meses en cada una de ellas, procurando eso sí, permanecer en Menorca, su segunda patria, de límpidas y transparentes aguas, los meses por excelencia para la práctica de la fotografía submarina, más o menos de mayo a septiembre. En su garage de Menorca, tenía instalado un equipo completo para cargar botellas de oxígeno y gases, en los que era submarinista muy práctico. Era, a su vez, un magnífico fotógrafo que guardaba sus miles y miles de imágenes obtenidas en todos los mares del mundo, así como en Menorca. Amaba la vida submarina, que respetaba como nadie y, por supuesto, el mar. Su cámara fotográfica era una Nikon D-300, con objetivos gran angular Nikon 10.5 y 16 mm., así como un zoom Nikon 17/35 mm. El equipo iba protegido mediante caja estanca regulada electrónicamente Leo 2 de Easydive. Disponía para llevar a cabo sus incursiones, una lancha totalmente equipada para lo que era su vida, llamada ***Pegaso 3*** y a sus buenos amigos, con los que llegó a formar el equipo perfecto: Claudio Corti, un compañero de su misma nacionalidad; José Moya (Del club de buceo S'Algar Diving Menorca); José Almagro (de Ciutadella), su propia esposa, compañera y

modelo, Flory Calò y los doctores especializados en Medicina Hiperbárica Jordi Moya y Alejandro

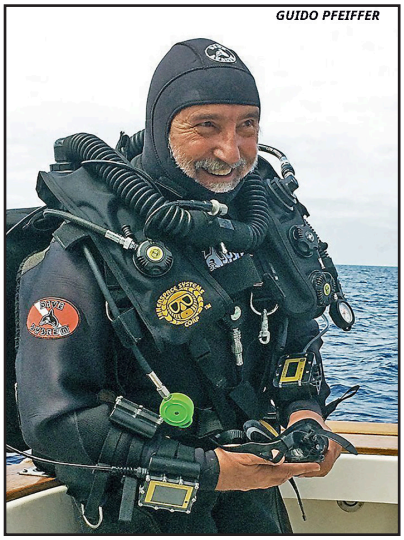
GUIDO PFEIFFER Y FLORY CALÒ

Fernández, del Centro de Medicina Hiperbárica (Maó).

Guido, como cabeza indiscutible del equipo era persona que llevaba a cabo sus investigaciones sin descanso y sin perder, nunca, su interés en alcanzar el objetivo que llevara trazado en su cabeza. De esta forma se le deben los descubrimientos de los pecios de los torpederos italianos ***Pegaso*** e ***Impetuoso***.

Aunque, quizás, el que pudiera ser su mejor hallazgo

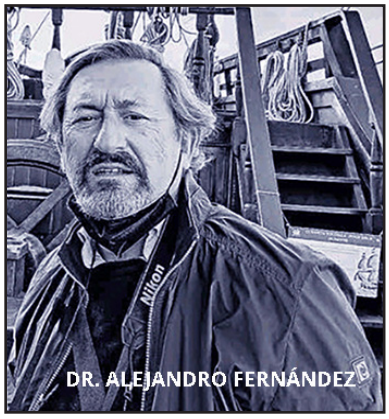
GUIDO PFEIFFER (IZQ.) Y FLORY CALÒ (DER.)

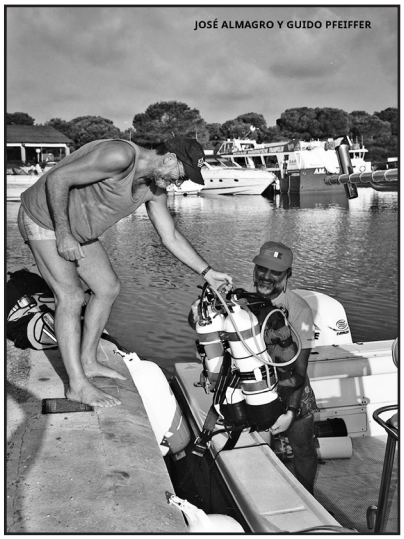

GUIDO PFEIFFER

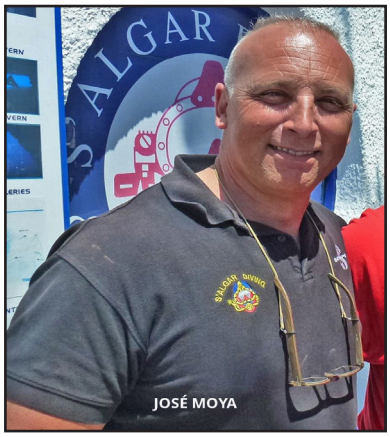
fuera el ***Lamoricière***, el paquebote francés perteneciente a la Compagnie Générale Transatlántique, con mayor número de pérdidas humanas en estas costas y que, aún hoy, continúa siendo recordado vivamente por los familiares de los desaparecidos desde la ciudad de Marsella, en Francia. También y gracias a la amistad que nos unía -tras haberme sido presentado por Jordi Moya-, se pudieron conseguir para esta obra numerosas imágenes de los diferentes pecios existentes en Menorca y siempre dispuesto a facilitármelos: ***Francisquita***, ***Georgia K***, ***Malakoff***, ***Santa (Clara)***, ***Amnesia***, etc.

Pero un día Guido nos dejó, fue ello algo muy rápido y cruel. Tras una enfermedad oncológica que duró tal solo un mes, fallecía en su chalé de Cala Morell el 17 de septiembre de 2017. Alejandro Fernández le recordaba poco después en las páginas del diario MENORCA: *"Como a él le gustaba decir: «Somos cazadores de historias sumergidas», y así tituló*

el programa «Thalassa» de la TV3 el capítulo que dedicó a esta pareja singular, Guido y Flory...". "Cuando recientemente le concedieron la medalla de oro al mérito periodístico nos decía : «He visto a mis compañeros de promoción y... ¡están muy viejos!». El 22 de septiembre siguiente, su esposa Flory y su nieta Sara, depositaron sus cenizas a 95 metros de profundidad, en un lugar del Canal de Menorca al que él llamó «La montaña encantada», donde amaba envolverse en azul y gorgonias. Descanse en paz el maestro para que, como dejó







dicho Pablo Neruda : «Le brille al mago el cucurucho y se derramen todas sus estrellas»

Por ello, en razón a tal amistad, se ha querido ilustrar, también, las portadas de los dos tomos de **Naufragios y Pecios en la costa de Menorca** con sendas imágenes de su cámara. Figuraban igualmente en el Equipo **PDD** Claudio Corti y otros buceadores que cooperaban esporádicamente con el grupo, tanto italianos como citadellencs.

PEGASO 3
PEGASO 3

GUIDO PFEIFFER

RECONOCIMIENTOS Y AGRADECIMIENTOS

La confección de esta obra, que en su edición original se completaba con la cartografía de la costa de la Isla, y actualmente separadas, ha sido posible gracias a la colaboración prestada por las siguientes personas, entidades y organismos quienes ocuparon respectivos cargos en su momento:

Personas y entidades: Luis Barca Mir, ex presidente del Club Marítimo de Mahón; Ignacio Marra-López Porta, gerente del Club Marítimo de Mahón; Julio Marra-López Pardo de Donlebún, capitán de navío de la Armada Española; Gabriel Pons, Miquel Mercadal, Isabel Thomás, Teresa Sintes y Santiago Reurer, de Editorial Menorca S.A); Carlos Mir Orfila (+), delegado de la Fundació Rubió Tudurí Andrómaco. A Guido Pfeiffer (+), director de las revistas de buceo italianas FOTOSUB, SUB y PESCASUB, junto a su esposa y modelo Flory Caló; a los doctores Jordi Moya y Alejandro Fernández que, junto a los submarinistas, José Moya y José Almagro, formaron parte del equipo PDD; a Robert Ramos, de naviera CASA RAMOS; a Gemma Andreu y Javier Coll, de Maó y Cris Llufriu (Ciutadella) del Archivo de EDITORIAL MENORCA S.A. ; a FOTOSTUDIO HERNANDO (Ciutadella); a Foto DOLFO (Maó); a Julián Bisbal Ticoulat, propietario del llaüt "*Port de Maó II*"; a Francisco Buenaventura Pons, aparejador y propietario de la lancha "*Bonaventura*"; a Bartolomé Rigo Barrera (+), ex práctico del Port de Maó; a Miguel Félix Chicón, jefe del C.C. SALVAMENTO MARÍTIMO DE BALEARES; Joan Melià (+), ex patrón de la lancha de Salvamento LSM8 "*Virgen de Monte Toro*"; a la CRUZ ROJA DEL MAR (Maó); a la Biblioteca Pública de Mahón; al Ateneo Científico, Literario y Artístico; a Miquel Marqués Melià (l'*Amo de Son Ermità*); a Juan Squella Duque de Estrada; Herederos de Ricardo Squella Martorell (Ciutadella); a Antoni Riera "*Neni*" (+) y Jesús Pascual (+), pescadores, junto a Diego Riera, funcionario de Ports de Balears en Fornells; a Diego Pons Pons (Es Castell), historiador; a Alberto Verdaguer (+) y a Miguel Barber Barceló (+), historiadores; a la Comandancia Militar de Menorca; a José Villalonga Grandío (+), teniente de navío y a su esposa Manola Pons de Villalonga; a Rafael Palliser Mascaró, industrial de Alaior; a Manuel Valero Fortuny (+) de Fastfor S.A. (Ciutadella); a la señora Josefa Squella Martorell; a Adolfo Noguera Fernández de Córdova; a José María de Olivar y Despujol (+); a Jordi Farrés i Forasté (+); a José Ginés Fandos (+); a Pilar Vinent, del C.I.Me que llevó a cabo la revisión lingüística de la toponimia; a José María Seguí (*Faroler* del Faro de Punta Nati); a Manuel Soto y Martorell, Marqués de Albranca; a Montserrat Goñalons (+), Vda. de Cardona; a Pedro Sintes Gomila, Sebastià Pons Fuxá y Sebastià Fuxá Carreras (Es Mercadal); a Lázaro Nieto Pons (Maó); Jaime Villalonga Ferrer (Maó); a Manuel Mora Canet, submarinista y a Ramón Martín Bonet (Ciutadella); a Juan Roselló Sans ("*en Pou*"), pescador profesional (es Grau); a Jaume Garriga Sans, pescador profesional (Fornells); a los Germans Canals (Pescadores de Ciutadella), a la Oficina de Turisme del C.I.Me. (Ciutadella); a la Familia Almirall, a Jon Boronat, submarinista y a Josep Quera y su Equipo, a Juan Reynés, pescador profesional (es Canutells), Isaac Olives (sa Mesquida), Familia Cardona Goñalons, Fernando Andreu Asencio (+), Xisco Sturla y FOTO STURLA, a Joan Florit Llopis y a Miquel Vila Victory (+) (Es Castell), a Sebastià Salort Bagur, Tomás de Salort Pons y Günter Manfred, submarinistas; a Miguel Bosch Moll, José Antonio Borrás Ricart, Álvaro Marquès Anglada, Magdalena Hernández Arguimbau, Antonio Camps Pineda y Agustí Rotger Piris (propietario de Son Escudero) por sus valiosas aportaciones. A Antoni Picó Vivó (+), Historiador y autor de las maquetas fotografiadas en estas páginas, Isabelle Cardin (familiar de víctimas del *Lamoricière*), a Antoni Pons Marquès, Marc Casasnovas Benejam, Emilia Mercadal Goñalons, María Pons Coll y Lorenzo Arguimbau Bagur, todos ellos de Ciutadella. A Francis Abbott, fotógrafo profesional de OCEANIC RESEARCH; a S'Algar Diving Menorca (Club Submarinismo de Sant Lluís), a Luis Ameller, Submarinista y guía turístico; a los Grupos de Facebook FOTOS ANTIGUAS DE MENORCA, FOTOS DEL PASSAT DE L'ILLA DE MENORCA y MENORCA SIN MÁS (de Menorca) y NAUFRAGUE DU *LAMORICIÈRE* (de Francia), así como a QPQ Enrique, José Muñoz, Joan Bagur Truyol, David Lleonard Fiol Junyent, Jaime Martí Borrull, Gusti Astur, Pablo Cardona Natta y Germán Sintes

Lluch.
Cabeceras y Archivos: EL CORREO DE MENORCA, EL ECO DE MENORCA, EL DIARIO DE MENORCA, EL DIARIO MENORQUÍN, EL MENORQUÍN, DIARIO DE MAHÓN, LA CRÓNICA DE MENORCA, EL CONSTITUCIONAL, EL BIEN PÚBLICO, DIARIO DE CIUTADELLA, EL NOTICIERO, EL PUEBLO, LA VOZ DE MENORCA, DIARIO MENORCA, EL NOTICIERO POPULAR, EL IRIS, EL HERALDO DE MENORCA, ECOS DE VILLACARLOS, FRANCE-PRESSE, CORSE INFOS.

Bibliografía: Obras consultadas: "De la Marina de Antaño" (Juan Llabrés Bernal, "Naufraguée" (H. Lardancher), "Naufragios y accidentes marítimos en las costas de Menorca entre los siglos XV y XX" (Deseado Mercadal), "Archivo del Lazareto" (Biblioteca Pública de Maó), "Ciudadela Marítima" (Antoni Picó), "Revista de Menorca" (Ateneo Científico Literario y Artístico de Mahón), "L'Humanité", "Le Petit Journal", Revista "L'Illustration" (Francia) y un gran elenco de personas a quienes se agradece vivamente su impagable colaboración.