ALFONSO BUENAVENTURA

NAUFRAGIOS Y PECIOS EN LA COSTA DE MENORCA - II



BIBLIOTECA MARÍTIMA MENORQUINA

Foto portada: Pecio del lanchón carbonero OCEAN DIVER (S del Arenal de Son Bou)
Autor: Guido Pfeiffer

Copyright de esta obra: Alfonso Buenaventura Pons

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

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

BAIX D'EN CARAGOL



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 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.

El autor


FUNDACIÓ
RUBIÓ

PRÓLOGO DE LA 3ª EDICIÓN

Tras varios años de haberse agotado la segunda edición del estudio que llevé a cabo sobre los naufragios y siniestros acaecidos en la costa de Menorca desde la mitad del siglo XIX hasta casi finalizar el XX, y vistas las numerosas solicitudes a través de las librerías y distribuidores de su reedición, me he decidido a llevar a cabo la obra que ahora presento de forma digitalizada.

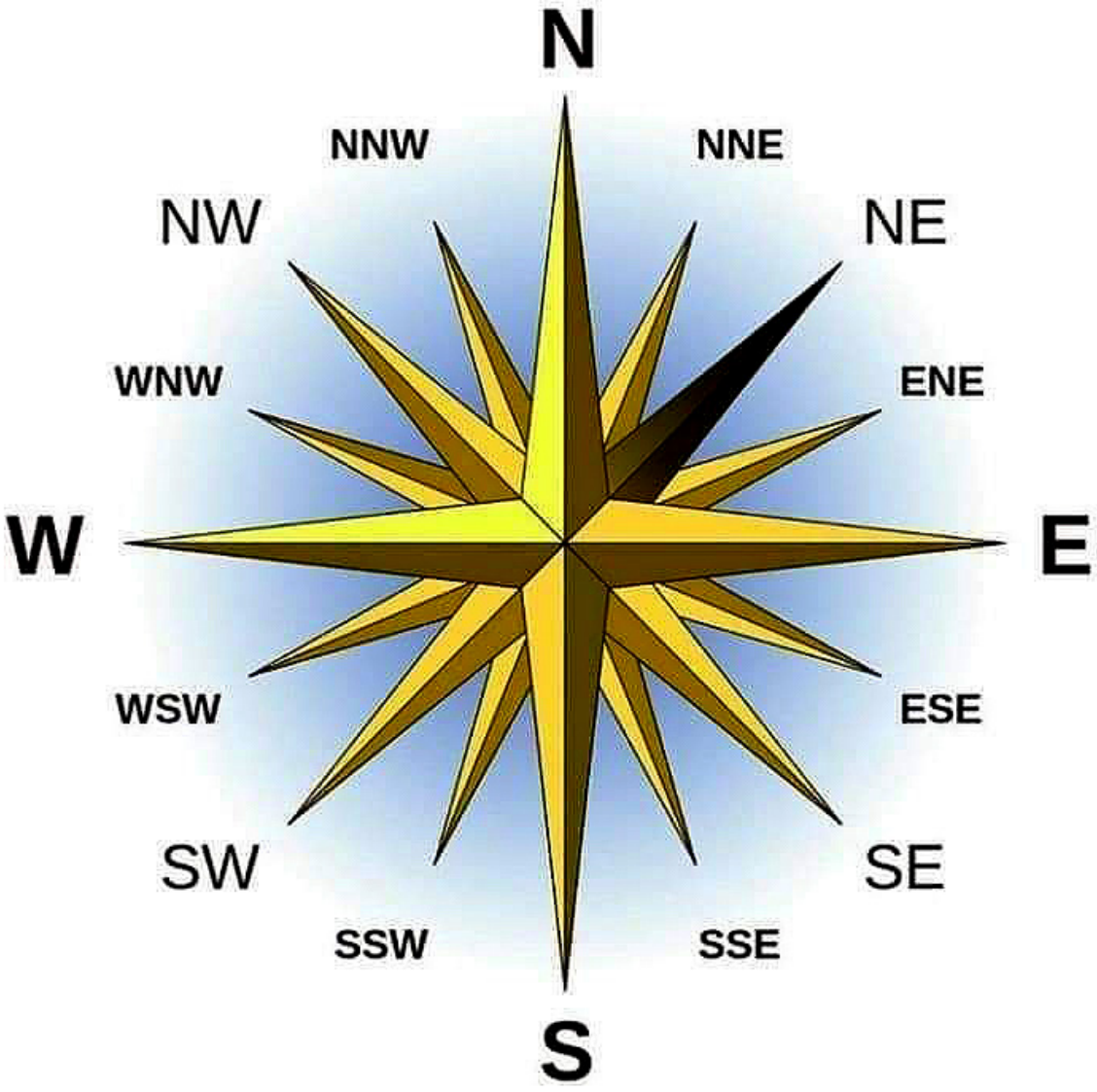
Sin embargo, ésta presenta varias aportaciones nuevas con respecto a las dos ediciones que le precedieron y es su ampliación hasta finales de 2000, inclusive, y la inserción de numerosas fotografías en un afán de hacerlo si cabe más atractivo pero, quizás, la más interesante sea su aparición en formato digital, colgado en un servidor de internet de forma que pueda ser descargado a través de mi blog "Biblioteca Marítima Menorquina", y de este modo pueda cargarse en un e-book, en un pen-drive, en DVD, en PC o Mac, imprimirlo en papel, etc. El formato de impresión sería el de DIN A4, perfectamente maquetado a doble página.

Debido a su tamaño (más que nada debido a las numerosas imágenes y al color) he tenido que dividir la obra en tres partes para su mejor subida y descarga de la red.

Por último y en atención al lector y al interesado por la historia marítima de la isla de Menorca y a los estudiosos de las cosas de la mar, la descarga puede efectuarse libre de derechos, gratuitamente, a la espera que todo el mundo pueda gozar a su entera conformidad de este estudio, tal y como lo disfruté yo mismo mientras lo estuve llevando a cabo.

Pero no quisiera terminar este prólogo sin expresar el reconocimiento a todos quienes me han facilitado datos e imágenes para ilustrar este estudio y mi más sincero agradecimiento a mis amigos, submarinistas y apasionados del mundo marino, Flory Caló y Guido Pfeiffer (+), italianos de nacimiento pero muy menorquines de corazón, que siempre estuvieron dispuestos a facilitarme las preciosas imágenes que iban obteniendo en sus numerosas inmersiones en nuestras extraordinarias profundidades, que sirven para ilustrar el estado actual de algunos de los principales naufragios que se describen a lo largo de estas páginas.

El autor


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

ÍNDICE GENERAL DEL TOMO II DE LA OBRA

Prólogo de la 1ª edición		**5**
Objeto		**7**
Prólogo de la 3ª edición		**9**
Índice general de la obra		**11**
Listado de los acaecimientos recogidos por tipología de embarcación		**13**
Parte II:	**De la Marina de Cabotaje**	**33**
	Puerto de Mahón	**99**
	Otros casos especiales	**121**
	De la Marina de Pesca	**149**
	De la Marina Deportiva	**193**
Reconocimientos, Agradecimientos y fuentes		**291**

CALESPIQUES



NAUFRAGIOS Y PECIOS EN LA COSTA DE MENORCA

II
ÍNDICES DE LOS ACAECIMIENTOS SEGÚN TIPOLOGÍA EMBARCACIÓN



COSTA DE ES CANUTELLS

PARTE SEGUNDA: DE LA MARINA DE CABOTAJE

Nº orden	Fecha	Buque o embarcación	Página
1.1	21-04-1852	***SAN JUAN***	35
1.2	12-01-1854	***ERNEST ALPHÉE***	35
1.3	03-08-1855	***LÁTIGO***	37
1.4	03-12-1855	***CLEMENCE JOSEPHINE***	38
1.5	14-12-1856	***Bergantín británico***	38
1.6	17-12-1856	***JULIETTE***	39
1.7	17-01-1857	***MATHILDE***	39
1.8	25-01-1858	***ARGIROS***	39
1.9	19-02-1859	***AMELIE***	40
1.10	02-08-1859	***CLEMENTINA***	40
1.11	19-02-1860	***COUNTESS OF TRAPE***	40
1.12	11-05-1861	***CONCHA***	41
1.13	23-08-1861	***GALLO DE ORO***	42
1.14	24-01-1862	***CUATRO HERMANOS***	42
1.15	27-08-1862	***MARÍA TERESA***	42
1.16	15-12-1862	***MARIS STELLA***	42
1.17	15-12-1862	***AUREL***	42
1.18	02-08-1866	***CATHERINE***	43
1.19	10-08-1866	***LE NEGRE***	43
1.20	26-10-1866	***UNIONE***	43
1.21	28-10-1866	***ESPERANCE EN DIEU***	43
1.22	14-01-1867	***STEPHANO FLORI***	44
1.23	29-01-1867	***CABALLO***	44
1.24	03-06-1867	***MARGARET***	45
1.25	25-11-1867	***MARIE***	45
1.26	10-12-1867	***JOVEN GUILLERMO***	46
1.27	28-12-1867	***FORTUNA***	46

PARTE SEGUNDA: DE LA MARINA DE CABOTAJE

Nº orden	Fecha	Buque o embarcación	Página
1.28	24-01-1868	***PRUDENT***	46
1.29	06-10-1868	***ENTREPRISE***	47
1.30	03-03-1869	***THEODORE PASCAL***	47
1.31	10-10-1870	***UNIÓN***	48
1.32	13-01-1871	***VICENTE***	49
1.33	13-01-1871	***AMALIA***	49
1.34	29-06-1871	***SAGITTA***	49
1.35	09-11-1871	***WILHELMINE***	52
1.36	12-03-1872	***MARIANNA***	52
1.37	09-12-1872	***PERSEVERANCE***	52
1.38	02-02-1875	***JOSEPHINE***	53
1.39	10-12-1875	***ALIKI***	53
1.40	10-12-1875	***VAAREN***	53
1.41	09-12-1876	***SEUD***	53
1.42	15-03-1887	***BANKSIDE***	54
1.43	09-04-1882	***TERPSICORA***	54
1.44	15-06-1882	***TÁCITO***	55
1.45	02-07-1882	***PROGRESO***	55
1.46	12-09-1883	***MARIANNE***	55
1.47	24-08-1887	***ISKRA***	56
1.48	03-02-1889	***CORTÉS***	56
1.49	14-02-1889	***PERSEVERANCE***	58
1.50	02-04-1889	***ANITA***	58
1.51	25-02-1890	***ORÁN***	59
1.52	01-02-1890	***JOAQUINA***	59
1.53	14-04-1891	***NUEVA ESTRELLA***	59
1.54	18-11-1891	***ELISA***	60

PARTE SEGUNDA: DE LA MARINA DE CABOTAJE

Nº orden	Fecha	Buque o embarcación	Página
1.55	25-11-1896	***DESPHINA***	60
1.56	16-01-1890	***LEALTAD***	61
1.57	05-06-1900	***BOUGIANEN***	61
1.58	15-02-1901	***LIFFEY***	62
1.59	31-01-1903	***ANITA***	63
1.60	25-10-1903	***LUISA***	64
1.61	20-01-1904	***LOUISSE ANNE***	64
1.62	05-02-1906	***Gánguil***	66
1.63	14-01-1910	***MARTIAL***	67
1.64	18-12-1914	***INTERNACIONAL***	68
1.65	26-12-1914	***ÁNGEL***	69
1.66	08-10-1916	***LOS AMIGOS***	70
1.67	15-07-1917	***ATLANTE***	71
1.68	10-09-1917	***YVONNE***	71
1.69	27-02-1919	***ALICANTE***	71
1.70	19-03-1919	***PERCY R. PYNE II***	72
1.71	30-10-1919	***FRATELLI SCALABRINO***	74
1.72	03-11-1919	***DESTEMIDO***	74
1.73	21-12-1919	***LULI***	75
1.74	15-03-1920	***DAMNEMARIE***	75
1.75	21-08-1920	***MARÍA GLORIA***	76
1.76	01-10-1921	***SERVOL II***	76
1.77	25-10-1921	***MARIETTA TORRE***	77
1.78	14-11-1921	***MERCURIO***	78
1.79	25-11-1921	***JUNE***	78
1.80	17-02-1923	***ANITA***	79
1.81	15-06-1923	***VIRGEN DEL CARMEN***	79

PARTE SEGUNDA: DE LA MARINA DE CABOTAJE

Nº orden	Fecha	Buque o embarcación	Página
1.82	24-07-1924	***MARTHA***	79
1.83	25-04-1924	***CATALOGNA***	80
1.84	27-10-1924	***AIMÉE MARIE***	80
1.85	20-11-1924	***LLOBREGAT***	81
1.86	26-02-1925	***ANITA***	81
1.87	13-02-1925	***CARLO I***	82
1.88	06-03-1925	***SAN JOSÉ***	82
1.89	06-03-1925	***CANIGÓ***	82
1.90	13-09-1925	***ALKEIDA***	82
1.91	01-10-1925	***CORNELIO***	83
1.92	23-08-1926	***MIGUEL ORTEGA***	83
1.93	04-12-1926	***NUEVO LAREÑO***	84
1.94	04-12-1927	***RAMÓN FREIXA***	84
1.95	03-02-1928	***AIUTO DI DIO***	85
1.96	03-04-1928	***HESPERIA***	87
1.97	25-04-1928	***PONS MARTÍ***	87
1.98	16-01-1929	***IOLANDA***	88
1.99	17-01-1929	***PONS MARTÍ***	88
1.100	10-11-1929	***MARGARITA MADRE***	89
1.101	22-11-1929	***LAREÑO***	89
1.102	30-11-1929	***PONS MARTÍ***	89
1.103	29-01-1930	***APOLONIA***	89
1.104	31-03-1930	***MARÍA LUISA***	90
1.105	27-12-1931	***MARÍA***	91
1.106	22-12-1934	***PILAR***	91
1.107	16-12-1935	***SAN ANTONIO***	92
1.108	24-10-1944	***CALA BONA***	92

PARTE SEGUNDA: DE LA MARINA DE CABOTAJE

Nº orden	Fecha	Buque o embarcación	Página
1.109	23-03-1966	***CALA MURTA***	94
1.110	17-11-1966	***CALA ENGOSAUBA***	95
1.111	05-12-1970	***MANDEO***	96

PARTE SEGUNDA: PUERTO DE MAHÓN

Nº orden	Fecha	Buque o embarcación	Página
2.1	23-07-1885	***POLIMNIA***	101
2.2	30-12-1858	***EVANGELISTA***, ***PAULITO*** y ***ERNINI***	101
2.3	04-03-1859	***MARABOUT***	101
2.4	08-04-1859	***Bote***	102
2.5	18-11-1859	***SAHEL***	102
2.6	22-02-1860	***NAPOLEÓN***	102
2.7	09-12-1860	***ROCKEBY***, ***LE CAIRE*** y ***MERCATON***	102
2.8	02-03-1861	***SAN JOSÉ***	102
2.9	13-12-1862	***Bote***	103
2.10	28-10-1867	***MAGDALENA***	103
2.11	26-11-1867	***PALMA***	103
2.12	28-12-1874	***MARÍA ANTONIETA***	104
2.13	16-12-1876	***RAYO***	105
2.14	09-10-1888	***MARÍA***	105
2.15	05-05-1889	***NINA***	105
2.16	09-01-1897	***MANENT***	106
2.17	20-08-1896	***Bote***	106
2.18	19-01-1900	***ANITA***	106
2.19	01-01-1905	***Bote***	107
2.20	02-01-1905	***MARÍA***	107
2.21	03-08-1907	***LORD DUFFERIN***	107
2.22	11-07-1920	***CONTESSA ADELMA***	108
2.23	04-09-1921	***ESTRELLA DEL MAR***	108
2.24	01-12-1923	***A. PALERMO, E. DEL MAR, APOLONIA, ANITA, MADO y MAHÓN***	109
2.25	10-06-1924	***PIOVE***	109
2.26	14-12-1924	***S. GINER***	109

PARTE SEGUNDA: PUERTO DE MAHÓN

Nº orden	Fecha	Buque o embarcación	Página
2.27	31-10-1925	***MAHÓN***	109
2.28	11-11-1925	***LA BONNE LORRAINE***	110
2.29	18-01-1926	***FRANCESCO PI*** y ***I DUE AMICHI***	110
2.30	17-10-1928	***JÚPITER*** y ***OPHIR***	110
2.31	04-07-1929	***Bote*** y ***DELFÍN***	111
2.32	08-06-1930	***LE TIGRE***	112
2.33	29-12-1980	***Varios*** y ***CIUDAD DE COMPOSTELA***	112
2.34	22-06-1996	***OMVAC CUATRO***	120

PARTE SEGUNDA: OTROS CASOS ESPECIALES

Nº orden	Fecha	Buque o embarcación	Página
3.1	05-05-1924	***SAN BARTOLOMÉ***	123
3.1	12-09-1930	***Hidroavión francés***	123
3.3	22-07-1935	***Hidroavión LITTORIA***	123
3.4	10-07-1953	***MASTIFF***	124
3.5	26-12-1959	***RUGMOS***	127
3.6	17-10-1979	***ARUBA***	128
3.7	17-03-1983	***SANTA (CLARA)***	129
3.8	18-05-1991	***OCEAN DIVER***	138
3.9	30-06-2008	***AMNESIA***	140
3.10		***Plataforma***	146

PARTE TERCERA: DE LA MARINA DE PESCA

Nº orden	Fecha	Buque o embarcación	Página
4.1	15-10-1855	***SAN JUAN***	151
4.2	08-02-1861	***Bote***	151
4.3	09-03-1861	***Bote***	151
4.4	29-10-1870	***SAN BARTOLOMÉ***	151
4.5	29-10-1872	***Bote***	151
4.6	14-04-1875	***SAN ANTONIO***	152
4.7	14-03-1876	***Bote***	152
4.8	16-03-1877	***Bote***	152
4.9	03-11-1877	***Bote***	153
4.10	12-11-1877	***Bote***	153
4.11	15-12-1877	***MARÍA***	153
4.12	27-12-1878	***SAN JOSÉ***	153
4.13	05-06-1879	***FRATERNIDAD***	153
4.14	07-02-1881	***SAN JOSÉ***	154
4.15	24-05-1881	***QUINCE DE AGOSTO***	154
4.16	09-01-1882	***Bote***	155
4.17	26-07-1882	***AURORA***	156
4.18	19-11-1886	***GABRIEL***	156
4.19	21-11-1886	***LA GREXONERA***	156
4.20	18-12-1887	***TERRIBLE***	157
4.21	08-04-1889	***DOS HERMANOS***	157
4.22	02-05-1889	***SAN JUAN***	158
4.23	04-06-1890	***SAN MIGUEL***	158
4.24	24-08-1890	***SAN ANTONIO***, ***MAGDALENA***, ***ANTONIETA*** y ***SAN BUENAVENTURA***	159
4.25	29-08-1890	***Bote***	160
4.26	16-09-1890	***EBRO***	160

PARTE TERCERA: DE LA MARINA DE PESCA

Nº orden	Fecha	Buque o embarcación	Página
4.27	06-11-1892	***SAN JAIME***	161
4.28	25-08-2894	***NUMANCIA***	161
4.29	08-01-1896	***DOS AMIGOS***	162
4.30	18-04-1896	***SANTIAGO***	162
4.31	26-02-1900	***VELOZ***	163
4.32	03-05-1916	***MAGDALENA***	163
4.33	19-10-1916	***LORENZO***	164
4.34	17-07-1918	***DOS HERMANOS***	164
4.35	17-03-1919	***SANTO CRISTO***	166
4.36	05-03-1927	***DOS HERMANOS***	168
4.37	12-09-1930	***Bote***	169
4.38	09-06-1932	***Bote***	170
4.39	03-10-1933	***VIRGEN DEL CARMEN***	170
4.40	15-07-1934	***Bote***	170
4.41	09-09-1935	***BARTOLITO***	171
4.42	09-02-1939	***Bote***	171
4.43	08-03-1939	***Bote***	172
4.44	28-03-1941	***MIGUEL JUAN***	172
4.45	10-01-1942	***DOS HERMANOS***	173
4.46	09-10-1944	***Bote***	173
4.47	09-12-1945	***LORENZO***	174
4.48	16-12-1949	***SIMOUN***	175
4.49	26-06-1950	***SALMERÓN***	175
4.50	30-08-1957	***JOSÉ***	177
4.51	17-02-1960	***VALLDEMOSA***	178
4.52	01-12-1970	***CORDOBESA***	178
4.53	08-05-1975	***ANTONIETA***	179

PARTE TERCERA: DE LA MARINA DE PESCA

Nº orden	Fecha	Buque o embarcación	Página
4.54	03-12-1979	***SAN RAFAEL***	180
4.55	10-10-1982	***ISABEL***	181
4.56	12-10-1982	***OLIU***	182
4.57	22-04-1988	***JOVEN DIEGO***	182
4.58	16-12-1990	***MARINETE***	185
4.59	25-08-1993	***ISABEL***	185
4.60	29-12-1995	***BONANZA***	185
4.61	27-01-1996	***MARÍA KATI***	186
4.62	14-02-1996	***Bote***	188
4.63	02-12-1997	***BONANOVA***	189
4.64	06-05-1998	***NUEVA FLOR***	189
4.65	19-10-2001	***VALLDEMOSA***	190

PARTE TERCERA: DE LA MARINA DEPORTIVA

Nº orden	Fecha	Buque o embarcación	Página
5.1	26-10-1861	*Bote*	195
5.2	12-12-1862	*MARIQUITA*	195
5.3	22-02-1893	*ZOE*	195
5.4	12-02-1928	*NETHON*	196
5.5	28-06-1928	*ANDREA*	197
5.6	11-01-1948	*DOS AMIGOS*	197
5.7	29-04-1967	*KATERINE*	198
5.8	15-08-1969	*ROUGNETA*	199
5.9	24-10-1970	*SOLARIA*	200
5.10	15-07-1971	*YUBARTA*	202
5.11	09-11-1971	*CAPICORNE SEA*	202
5.12	30-01-1972	*ROCCO*	202
5.13	29-04-1973	*Bote*	204
5.14	09-11-1973	*S.S. AMPHITRITE*	204
5.15	07-07-1974	*ELIA*	205
5.16	23-08-1975	*PERTY*	205
5.17	16-09-1975	*SOUTHERN LYON*	206
5.18	16-09-1975	*SUN-FUN*	206
5.19	10-01-1976	*ARCADIA*	207
5.20	15-05-1976	*BEGOÑA*	211
5.21	24-05-1976	*ASPARA*	212
5.22	03-07-1977	*SAGITARIO I*	213
5.23	04-08-1977	*Catamarán*	214
5.24	13-11-1977	*ORIÓN*	214
5.25	18-07-1981	*BLUE MARLIN*	215
5.26	09-01-1982	*PACO*	216
5.27	26-03-1982	*KULISKA III*	217

PARTE TERCERA: DE LA MARINA DEPORTIVA

Nº orden	Fecha	Buque o embarcación	Página
5.28	25-04-1982	*RALLINA*	217
5.29	08-08-1982	*Velero*	219
5.30	14-11-1982	*ORGÍA*	220
5.31	14-11-1982	*D'ORO*	221
5.32	20-04-1983	*SENY*	222
5.33	10-09-1983	*VILASANA*	222
5.34	04-10-1983	*LA CHIMÈRE*	222
5.35	31-03-1985	*CATS PAW*	225
5.36	05-07-1985	*PRINCE V*	225
5.37	09-07-1986	*IDEFIX*	226
5.38	08-06-1987	*BEAR BEAR*	226
5.39	03-08-1987	*SONARA*	226
5.40	07-08-1987	*AQUILLON*	227
5.41	13-11-1987	*JUMA*	227
5.42	28-11-1987	*COLOMBAIO*	227
5.43	08-02-1088	*PERITAJE*	227
5.44	05-08-1988	*FIDES*	228
5.45	31-08-1990	*CALIPSO*	228
5.46	01-10-1990	*RESTERA*	228
5.47	27-03-1992	*TRES HERMANOS*	229
5.48	05-08-1992	*Velero*	231
5.49	25-11-1992	*Lancha*	232
5.50	29-07-1993	*MERCURY SUN*	234
5.51	31-07-1993	*FLYNG CLOUD*	234
5.52	25-08-1993	*FAVORITA*	235
5.53	01-01-1994	*ALTHEA*	235
5.54	11-06-1994	*ARGONAVIS*	235

PARTE TERCERA: DE LA MARINA DEPORTIVA

Nº orden	Fecha	Buque o embarcación	Página
5.55	26-06-1994	*AFRODITA*	236
5.56	01-11-1994	*TEXAS WIND*	236
5.57	01-11-1995	*Velero*	236
5.58	04-08-1995	*NASTI DE PLASTY*	237
5.59	06-08-1995	*PANORAMIX*	238
5.60	28-08-1995	*LA NICOLASA*	238
5.61	15-09-1995	*SWING*	238
5.62	03-10-1995	*Bote*	239
5.63	01-11-1995	*PARSIFAL*	239
5.64	04-11-1995	*MAIACO II*	242
5.65	18-02-1996	*CHRISALDY*	243
5.66	16-03-1996	*ALCHEMIST*	246
5.67	31-03-1996	*DESITJAT*	246
5.68	16-04-1996	*DERNILI III*	247
5.69	08-05-1996	*EMMA MAE II*	247
5.70	04-06-1996	*IPANEMA*	248
5.71	04-06-1996	*JOLYCOCO TOO*	250
5.72	02-07-1996	*PETIT CHOSE*	251
5.73	07-07-1996	*ORION*	251
5.74	07-07-1996	*SONIC III*	252
5.75	07-07-1996	*TATAI*	252
5.76	11-07-1996	*VATU*	252
5.77	05-08-1996	*REPÁNGANO III*	253
5.78	09-08-1996	*Lancha*	253
5.79	14-08-1996	*MARÍA LUISA PRIMERO*	253
5.80	15-08-1996	*CLARK*	254
5.81	16-08-1996	*MICKY*	254

PARTE TERCERA: DE LA MARINA DEPORTIVA

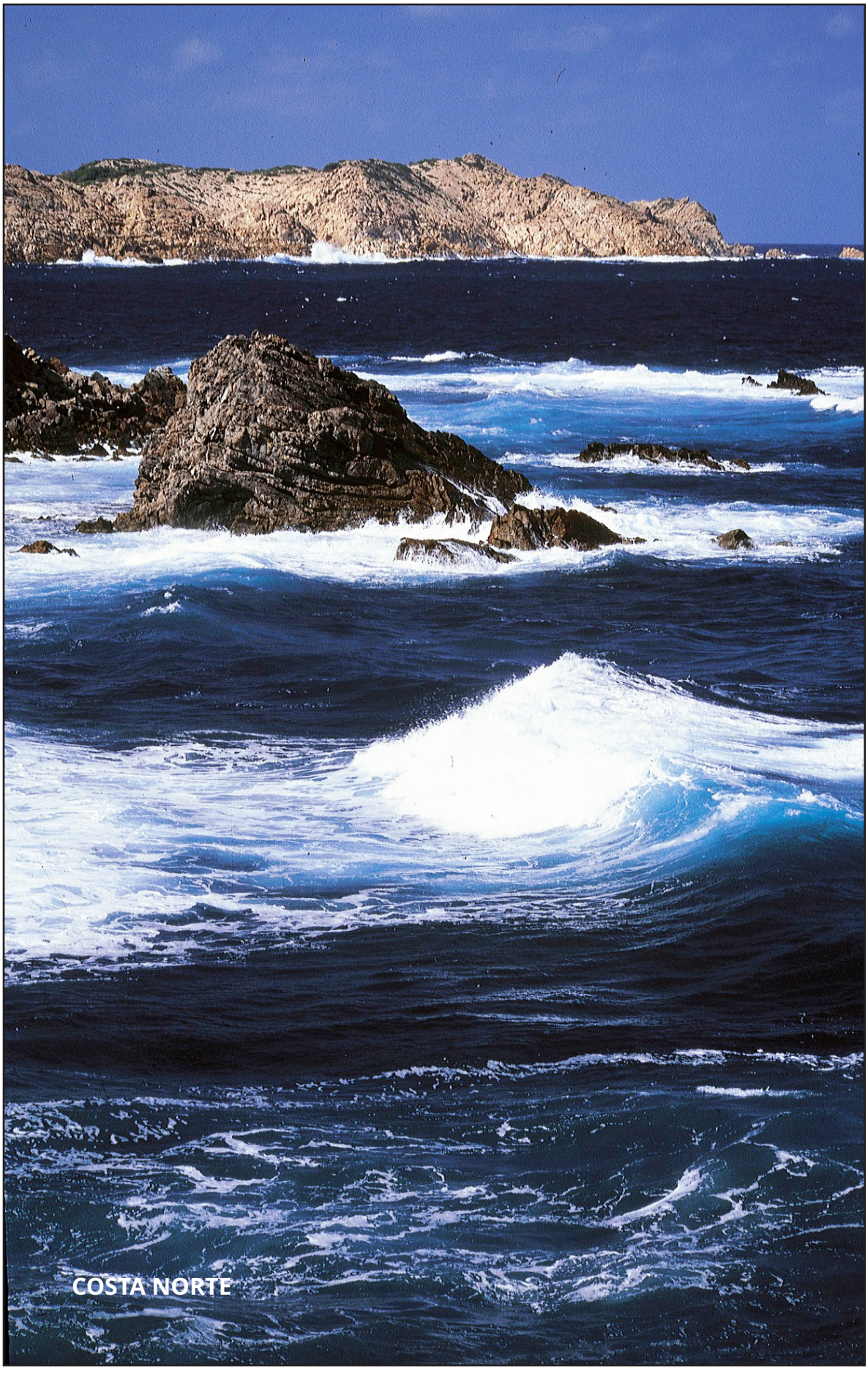
Nº orden	Fecha	Buque o embarcación	Página
5.82	20-08-1996	*ALOISIUS y GITANO*	254
5.83	26-08-1996	*SAITY*	255
5.84	01-09-1996	*OLINVIA*	255
5.85	03-09-1996	*AMANDA*	256
5.86	17-09-1996	*SABBINA*	256
5.87	11-09-1996	*CATERINA II*	256
5.88	03-01-1997	*NADJA*	257
5.89	22-07-2997	*FARANDELE*	257
5.90	27-06-2997	*GHNDWANA*	257
5.91	23-07-1997	*ALIMER 2*	257
5.92	02-08-2997	*CRISTINA F*	258
5.93	09-08-1997	*ESTER PRIMERA*	258
5.94	10-08-1997	*GRESCA I*	258
5.95	28-08-1997	*ENZO*	258
5.96	01-09-1997	*BELLE EPOQUE*	258
5.97	11-09-1997	*ESTEL R. II*	259
5.98	10-10-1997	*LADY*	260
5.99	13-10-1997	*TIN'DA*	261
5.100	20-10-1997	*MEDOUSSA*	261
5.101	08-10-1997	*FEDERISSA*	261
5.102	06-12-1997	*SPEROLE*	263
5.103	10-12-1997	*CANTO LIBRE II*	264
5.104	25-04-1998	*DON CÉSAR*	264
5.105	23-05-1998	*MITG I MITG*	264
5.106	22-06-1998	*DRACH*	264
5.107	22-07-1998	*MITOU II*	264
5.108	25-06-1998	*MERENGUE*	265

PARTE TERCERA: DE LA MARINA DEPORTIVA

Nº orden	Fecha	Buque o embarcación	Página
5.109	26-07-1998	*DOLOPHA*	265
5.110	09-08-1998	*PATRIA*	265
5.111	15-08-1998	*CARIOCA*	265
5.112	16-08-1998	*JULIA*	266
5.113	02-09-2998	*CARLOTTA*	266
5.114	06-09-1998	*SKORPIO*	266
5.115	10-10-1998	*TOPELES*	266
5.116	22-11-1998	*SCHERZO*	267
5.117	19-06-1999	*SCICUSCIUTTI*	267
5.118	30-06-1999	*PANDORA*	268
5.119	23-07-1999	*BREAK FREE*	268
5.120	28-07-1999	*BAYACID DE BISTAM*	268
5.121	06-09-1999	*MAKI*	269
5.122	07-08-1999	*JOANNA*	269
5.123	12-08-1999	*ROCK AND ROLL*	269
5.124	19-08-1999	*TRUE LOVE*	269
5.125	22-08-1999	*PEZIÑA PRIMERO*	269
5.126	22-08-1999	*NEL*	270
5.127	02-09-1999	*CHARLOTTE*	270
5.128	05-09-1999	*SKORPION*	272
5.129	05-09-1999	*NURA*	273
5.130	15-09-1999	*VICTORIA*	273
5.131	19-10-1999	*AQUA VIVA*	274
5.132	03-10-1999	*SONIA*	274
5.133	06-10-1999	*TOY OF XENDIA*	274
5.134	03-06-2000	*EMERAUDE*	275

PARTE TERCERA: DE LA MARINA DEPORTIVA

Nº orden	Fecha	Buque o embarcación	Página
5.135	22-06-2000	*PAPA LANGHI*	276
5.136	10-07-2000	*PALOMINO*	277
5.137	10-07-2000	*MARIE ANNE*	278
5.138	20-07-2000	*BRIZ VONT UTOPIA*	278
5.139	23-07-2000	*AZULETE I*	279
5.140	25-07-2000	*VANIUI*	279
5.141	29-07-2000	*OBTÚS*	279
5.142	30-07-2000	*MAYJA*	279
5.143	01-08-2000	*ESCURBAI*	279
5.144	02-08-2000	*LOLA 3*	280
5.145	04-08-2000	*FLEUVER*	281
5.146	04-08-2000	*SCAPPA*	281
5.147	05-08-2000	*FETCH*	283
5.148	09-08-2000	*ALRIC II*	283
5.149	09-08-2000	*ANTISTRESS*	283
5.150	10-08-2000	*MIKOMA*	284
5.151	11-08-2000	*SAN JUDAS*	284
5.152	19-08-2000	*GAVINA*	284
5.153	28-12-2000	*LISME 3*	284
5.154	26-08-2011	*SAUDER II*	284


COSTA NORTE

NAUFRAGIOS Y PECIOS EN LA COSTA DE MENORCA

PARTE II

1 - DE LAMARINA DE CABOTAJE



INTERIOR DE UN PECIO (GUIDO PFEIFFER)

Se relacionan en el presente capítulo los acaecimientos referentes a la marina de pequeño tonelaje dedicada al transporte de mercancías que, o bien se dirigían a alguno de los puertos de la Isla, o bien se veían arrastrados hasta estas costas por causa de haberse encontrado con condiciones climáticas claramente adversas.

> 1.1 *SAN JUAN*

En la noche del día 21 de abril de 1852 estaba navegando en aguas de la costa sur ciudadelana el llaut mallorquín denominado ***San Juan***. Procedía de Palma de Mallorca y se dirigía a Túnez en lastre al mando de su patrón don José Terrasa. Al parecer, y siendo como era de noche, se dio por supuesto que la embarcación debió de aproximarse en demasía a la costa y topó con algún bajo, lo que le produjo una fuerte vía de agua. Al percatarse del hecho, su patrón lo embarrancó definitivamente en una zona de arena, en la que también se encontraban presentes las rocas, con el resultado de inundarse de arena y continuar golpeándose contra las rocas. Como la resaca les separara nuevamente de la costa, decidieron embarcar en la lancha de salvamento llevándose consigo la documentación.

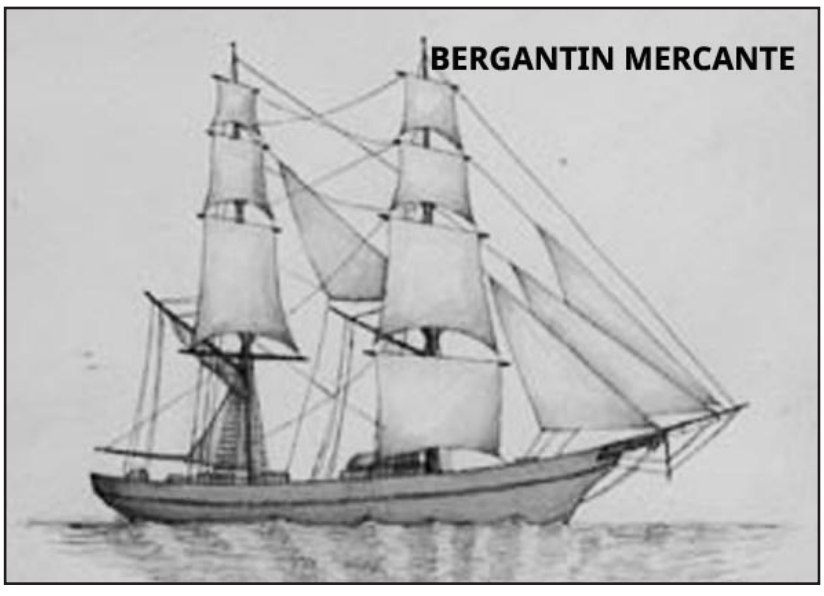
Al percatarse del hecho las autoridades de Ciutadella merced a un aviso de un testigo, se desplazaron inmediatamente a la zona miembros de Marina y de Sanidad quienes, tras reconocer a los náufragos y analizar la documentación que habían podido salvar de la embarcación, decidieron admitirles a libre plática al no proceder de patente sospechosa.

La embarcación, tras haber quedado abandonada a la deriva, merced a la acción de la mar, se aproximó de nuevo y lentamente a la costa para quedar definitivamente embarrancada. Al final podrían recuperarse las velas, diversa cabullería y otros varios efectos, no sufriendo sus tripulantes daño personal alguno.

> 1.2 *ERNEST ALPHÉE*

El 12 de enero de 1854 y en el punto conocido como *Racó des Llenyam*, en la costa norte de Ciutadella, tenía lugar el naufragio de un bonito bergantín de bandera francesa denominado ***Ernest Alphée***, tras luchar durante dos largos días contra la violencia de la mar promovida por un fortísimo temporal de NE. El barco estaba destinado al transporte de mercancías, tenía un desplazamiento de 160 toneladas, pertenecía a la matrícula de Bayona e iba al mando del capitán Mr. Jean Bague que llevaba a siete tripulantes como dotación. De ellos uno, León Hiribarrin, era el grumete y contaba tan sólo con catorce años de edad.

Había zarpado el día 10 del puerto de Marsella, teniendo como destino el de Nantes, y era portador un cargamento de 242 toneladas de grano, 15 barricas de piedra pómez, más 900 kilos de carbón mineral y 100 kilos de madera. Al hallarse a unas 30 millas del puerto español de Palamós, lo que tenía lugar el día 11, refrescó rápidamente a un temporal de levante, para endurecerse aún más al rolar a NE. Ello ocurría sobre las cuatro de la mañana, por lo que el capitán optó por arriar velas y rizar la gavia mayor, intentando capear el terrible temporal, cuanto menos, hasta que amaneciera el nuevo día y pudiera planificarse mejor la situación. Tan sólo dos violentos golpes de mar, y el agua inundaba rápidamente las bodegas, con el consiguiente resultado de



provocar una fuerte escora hacia babor.

En vista de la situación creada, el capitán decidió cambiar los planes mandando arriar la gavia que mantenían hasta ese momento, izando en su lugar el foque pequeño intentando escapar del temporal aunque con la precaución suficiente como para impedir el ir a parar contra la costa de Menorca durante esa noche. Lenta y penosamente continuaba su lastimoso peregrinaje en medio del temporal, con la proa constantemente sumergida bajo las aguas a causa de los embates que recibía tanto por babor como por estribor. Serían las cinco y cuarto de la mañana cuando, a resultas de una guiñada incontrolada, un nuevo golpe de mar barría con tanta violencia la cubierta, que arramblaba con todo lo que se encontraba sobre ella, incluido el pequeño bote de salvamento. Todos los hombres subieron inmediatamente a los obenques moviendo las velas en un intento de situarlas de forma que recibieran mejor el viento, algo que sería totalmente inútil, al tiempo que la bodega estaba cada vez más llena de agua. El capitán Mr. Bague decidió consultar con su tripulación desarbolar el barco en bien de sus propias vidas puesto que la situación se había hecho ya insostenible, algo que sería aceptado por todos los que se hallaban a bordo.

Cortados los estays y los obenques, se dejó reposar el palo mayor en cubierta, con lo cual la embarcación ponía menor resistencia al viento y parecía hacerse más controlable. Pero la tranquilidad duró poco tiempo: al estar el palo mayor estibado en su nueva situación en la banda de estribor, el barco se había escorado peligrosamente hacia esa misma banda, a causa de haberse provocado con ello un corrimiento de la carga y el agua existente en la bodega. El viento rolaba de NE a N y continuaba con su inusitada violencia. Se decidió tirar el palo al mar puesto que su presencia en cubierta había comprometido aun más la seguridad del barco. Con todo esto, tanto el barco como los desesperados hombres que se hallaban a bordo, se veían sometidos a una danza macabra por el vaivén al que lo obligaban las colosales olas que barrían la zona. Consecuencia de ello era que la rosa del compás de a bordo estaba en constante rotación, lo que impedía al timonel precisar el rumbo hacia el cual avanzaban. Sobre las cinco de la mañana del día 12 los agotados tripulantes descubrieron de súbito que la tierra se alzaba frente al barco y a muy pocos metros, y que la mar les arrojaba cruelmente hacia sus terribles acantilados, lo que sucedería seguidamente empujados por una gran ola que dejaba el barco a cinco brazas de una gran roca. No se lo pensaron dos veces, y los hombres del bergantín se lanzaron al mar dispuestos a ganar la costa en un punto que parecía ser más practicable que el resto, a pesar de la escasa visibilidad existente a esa hora. Consiguieron su objetivo en el punto conocido como *Racó des Llenyam*, aunque en su precipitación y desespero por escapar a una muerte segura, no recogieron ni documentos ni pertenencias. Uno de ellos recibió en el intento un fuerte golpe en su frente que le produjo una brecha por la que manaba abundantemente la sangre. Poco después, otro golpe de mar arrancaba de cuajo la popa



LA COSTA NORTE DE LA ZONA DE CIUTADELLA

del barco, que se encontraba golpeándose ya contra las rocas.

Tras subir penosamente por el acantilado, se adentraron en tierra, hasta lograr descubrir a unos cinco kilómetros las casas del predio *Algaiarens*, donde serían atendidos por los payeses del mismo, ayuda consistente en forma de ropas secas, alimentos y bebidas calientes. Uno de los hijos del *l'amo* partió a lomos de una caballería hacia Ciutadella, donde avisó a las autoridades las cuales se trasladaron rápidamente hasta el predio para atender a los ocho náufragos. El diputado de la Salud don Juan Oleo, junto con Antonio Pons y Pablo Febrer, además del agente consular de Francia don Andrés Faner, acogieron humanitariamente a los náufragos y procedieron a levantar el correspondiente expediente, tras lo que quedaban a residir por espacio de ocho días en el mismo predio. Posteriormente serían trasladados todos a Maó, desde donde emprenderían viaje de regreso hacia su país. El día 23 de febrero siguiente se concedía la recuperación de los restos del barco al vecino de Ciutadella Juan Bagur, que serían más adelante subastados tras haber sido divididos en quince lotes en el mismo puerto de esa población.

> 1.3 *LÁTIGO*

Una horrible aventura les tocó sufrir a varios tripulantes del bergantín español denominado ***Látigo***, de 320 toneladas de desplazamiento y portador de un cargamento de alquitrán y algodón en rama, al ser sorprendido por un violento *cap de fibló*, éste provocaba muy poco después de su paso, su hundimiento. Era el 3 de agosto de 1855 y el barco se encontraba navegando desde el puerto de Charleston (EE.UU.) hacia el de Barcelona, teniendo una escala prevista en el puerto de Maó.

Los hechos indican que refrescó muy rápidamente el tiempo, formándose un gran temporal de viento y lluvia. El cielo oscurecía por momentos y, de pronto, se formaba un gran torbellino de viento huracanado (un *cap de fibló*) que lograba levantar la popa del barco, mientras que su proa hociqueaba en aquellas alborotadas aguas. Poco después remitía la violencia del temporal pero el bergantín continuaba escorado debido al embarque de gran cantidad de agua que había sufrido y al corrimiento en su bodega de parte de su carga. La posición era extremadamente comprometida y su capitán, don Pablo Ferrer, comprendía rápidamente la imposibilidad de volver a recuperar la nave por lo que decidió dar la orden de abandonar la misma. Para llevar a cabo el salvamento de la tripulación, el piloto don Juan Cahué mandó reunir diversos maderos, tablones y elementos flotantes, que fueron ligados con los cabos de a bordo. Dos horas llevó la operación de asegurar la improvisada balsa destinada a soportar el peso de los 12 hombres que componían la tripulación.

Según el parte del naufragio emitido por el personal del Lazareto de Maó la mar estaba en su grado de "gruesa" y, al momento de cortar los cabos que la unían con la embarcación siniestrada, la balsa sería bruscamente separada de la misma sin que pudieran subir a bordo la totalidad de los miembros de la tripulación, entre los que se encontraba su propio capitán. Poco después, el ***Látigo*** emprendía su trágica singladura hacia el fondo del mar, llevándose consigo a los tres hombres que no habían podido embarcar. Cuando esto sucedía eran aproximadamente las ocho de la mañana. Habrían pasado unas cinco horas del trágico desenlace, cuando los náufragos descubrían a un bergantín de pabellón inglés navegando hacia el punto en que ellos se encontraban, por lo que comenzaron a gritar desesperadamente y a realizar gestos destinados a llamar la atención de su tripulación.

El barco en cuestión era el ***Tarpeld***, que se encontraba en ruta de Londres a Génova, el cual navegaba al mando del capitán Mr. Joseph Dove. Descubiertos por los británicos, el piloto y los ocho hombres que se encontraban sobre la balsa eran izados a bordo y atendidos solícitamente. A pesar de que el accidente se había producido en aguas cercanas a la isla de Menorca, el bergantín inglés continuó su rumbo dispuesto a desembarcarlos en el puerto de Génova. Sin embargo, no tardó en aparecer por el horizonte otro buque que navegaba en sentido contrario. Se trataba de la corbeta de nacionalidad española ***Aplicación***. El piloto señor Cahué rogó al capitán Mr. Dove que se pusiera en contacto con su homólogo del buque español, con el fin de ser transbordados a su nave y poder acceder directamente a un puerto de su propia nacionalidad. Sobre la seis de la tarde se realizaba el transbordo de los náufragos, los cuales eran recibidos por el capitán don Esteban Llenás quien, tras dar las órdenes oportunas a su timonel, ponía rumbo al puerto de Maó donde serían desembarcados los nueve hombres poniendo así fin, felizmente, a su agitada y peligrosa travesía.

> 1.4 *CLEMENCE JOSEPHINE*

El día 3 de diciembre de 1855, cuando se desataba un furioso temporal del N que establecía mar gruesa en toda el área norte de la isla de Menorca. La polacra de nacionalidad francesa denominada ***Clemence Josephine***, que se hallaba navegando por la zona realizando la ruta de Antibes a Argel, siendo portadora de una partida de carga general, vióse sorprendida por el repentino cambio de tiempo. Desplazaba 135 toneladas y era una embarcación de nueva construcción, estando al mando del capitán Mr. Joseph Bergel. Arrastrada por las furiosas olas y debido a la pérdida del gobierno de la nave a causa de una avería fortuita, fue a estrellarse contra la costa de *Mongofra Nou*, aunque su tripulación compuesta de ocho hombres incluyendo al capitán, lograra salvarse sin que sufrieran daños personales. El barco terminó por destrozarse contra las rocas, perdiéndose tanto él como el cargamento transportado.



> 1.5 *Bergantín británico*

El 14 de diciembre de 1856 se hundía en aguas del *Llosar de Son Triay* (costa norte de Ciutadella) un bergantín afragatado inglés de unas 350 toneladas de desplazamiento, del cual no pudieron dar el nombre, por desconocerlo, los únicos supervivientes del naufragio. En esa fecha, alrededor de las tres de la tarde se avisó al diputado de la Salud de Ciutadella que en el llosar mencionado había embestido un barco. La expedición de reconocimiento y prestación de auxilios partió del predio *Son Escudero*, encontrando a los supervivientes a 15 minutos más o menos del lugar del siniestro. Juan Barbiani y Francisco Berenga eran de nacionalidad italiana, de la provincia de Rimini, mientras que José de la Cruz, Francisco Ignacio Rupino, Antonio Juan y Francisco Mario eran filipinos, de la ciudad de Manila. Todos ellos declararon bajo juramento que el 13 de diciembre habían salido del puerto francés de Marsella en el barco, un bergantín afragatado con rumbo a La Habana, en lastre; que durante la navegación no habían rozado ni tenido contacto con nadie y que en Marsella se gozaba de perfecta salud. Continuaron manifestando que, alrededor de la medianoche, estando ésta muy oscura, el cielo denotaba mal cariz, y el viento soplaba fuerte de NE y la mar estaba extremadamente alborotada, se vieron sorprendidos por la violenta embestida contra dicho punto de la costa menorquina. De la tripulación del buque, que estaba formada por trece personas, por más esfuerzos que hicieron no se pudieron salvar más que a los hallados merodeando por la zona. El capitán, el piloto, el cocinero, el contramaestre y un marinero desaparecidos eran de nacionalidad inglesa, al igual que la bandera del barco. Los supervivientes manifestaron que desconocían el nombre del mismo por haber salido de Marsella tan sólo cuatro días después de haberse enrolado, y que únicamente conocían el nombre de otros dos compañeros suyos que igualmente iban enrolados de marinero, habiendo fallecido en el siniestro: Antonio Aguabona y Francisco Violini.

Se daba la circunstancia de que con el accidente y hundimiento posterior se había perdido toda la documentación y también la patente de navegación en la cual, según manifestarían a las autoridades sanitarias los supervivientes, se hacía constar que el buque se encontraba en buen

estado de salud. Sin otros preámbulos ni inconvenientes, se concedió finalmente la libre plática a los mencionados seis náufragos. Juan Oleo, diputado de la Salud del puerto de Ciutadella, así lo acreditó en el documento que extendió él mismo el 14 de diciembre de 1856.

> 1.6 *JULIETTE*

Sobre las diez de la mañana del 17 de diciembre de 1856, y a causa de un súbito cambio del tiempo que derivó en un fortísimo temporal de tramontana, naufragó en aguas de la *Platja de Cavalleria*, sita en el término costero de Es Mercadal, pedanía de Fornells, el bergantín-goleta francés ***Juliette***, del que se salvaron sus ocho tripulantes. El barco, portador de un cargamento de plomo con procedencia del puerto de Cartagena, se dirigía hacia el de Marsella, en donde debía de realizar la entrega del mismo una vez descargado. Casi había alcanzado su destino cuando debido al cambio de tiempo, la violencia de las rachas de viento lo arrastraron hacia las costas de Menorca. Tras ser rescatados por la tripulación del falucho ***Fama***, el cual tenía su base en el puerto de Fornells, los náufragos fueron atendidos con todo esmero por los payeses de la finca *Santa Teresa*, en donde permanecieron incomunicados hasta el momento de obtener la libre plática. La tramitación de todo el expediente la llevó a cabo el diputado de la Salud de Fornells.


BERGANTÍN-GOLETA

> 1.7 *MATHILDE*

Serían aproximadamente las once y media de la noche del día 17 de enero de 1857 cuando un fuerte temporal del NE estaba batiendo la costa de Menorca. El bergantín de pabellón francés ***Mathilde*** se encontraba navegando por la zona en ruta desde el puerto de Marsella hacia el de Gambía (Senegal). Desplazaba el barco 150 toneladas, siendo comandado por su capitán Mr. Coutel, y se encontraba llevando a cabo en el momento del accidente un transporte de carga general compuesta de aguardiente, arroz, velas, pipas de vino, champagne y jabón, además de otras partidas de carga varia.

De pronto, el barco se vio violentamente arrastrado por las olas contra el punto rocoso de la costa este de la Isla conocido como *Regal de s'Aigua*, situado en el tramo de costa del predio *Binissermenya*, entre cala *Mesquida* y *Es Murtà*. El barco quedó totalmente destrozado en pocos momentos, perdiéndose tanto la nave como todo el cargamento que transportaba, además de registrarse la pérdida de ocho de las personas, entre tripulantes y pasajeros que se hallaban a bordo, contándose entre ellos al propio capitán, al armador y propietario del barco Mr. Pons de Grossard, el hijo de este último y otros dos jóvenes naturales de París que se dirigían al continente africano para trabajar en el ramo del comercio. Únicamente logró salvarse un marinero llamado Bartolomé Rossi.

> 1.8 *ARGIROS*

El 25 de enero de 1858 se registraba un furioso temporal del N en la Isla que originaría que a la corbeta denominada ***Argiros*** de 1.400 toneladas, le fallara la virada al intentar entrar en el puerto de Maó y, arrastrada por las impetuosas olas, embarrancara sobre uno de los bajos existentes en la bocana de acceso, muy probablemente, el denominado de *Sant Carles*. La embarcación navegaba bajo el mando de su capitán Mr. Slocovich, estando matriculada en la flota comercial austrohúngara. Inmediatamente acudió en su auxilio el vapor ***Mahonés***, perteneciente a una compañía armadora local que, tras liberarla de su atolladero, la remolcaba hasta



el interior del puerto donde era fondeada en lugar seguro.

El rescate realizado daría lugar a una indemnización que debía percibir la compañía propietaria del vapor que actuó como remolcador, a lo que se negó el capitán de la embarcación siniestrada. Por este motivo se originaría un largo pleito del que se hablaría mucho en su momento. En marzo de 1860 se dictaba sentencia por el Tribunal Supremo de Guerra y Marina, cuyo fallo condenaba al expresado capitán y a la compañía armadora de la corbeta siniestrada al pago de la suma de 3.500 duros (setenta mil reales de vellón). Pero la anécdota en sí fue que el barco había sufrido posteriormente un nuevo accidente en el transcurso de resolución del expediente incoado al efecto. En esta ocasión el balance fue mucho más negativo, al perecer en el mismo, el propio capitán Mr. Slocovich, su esposa y dos hijos de cortísima edad, además de otros ocho marineros pertenecientes todos ellos a la tripulación. El accidente vino como resultado a que durante la noche del 3 al 4 de febrero de 1859 otro temporal había arrojado a la corbeta contra la playa de Punta d'Arco, en la costa oriental de la isla de Córcega. Había zarpado de Liorna el día 27 de enero con destino al puerto de Nueva York, pero al hallarse en el área de influencia del Golfo de León se había desatado otro de los furiosos temporales característicos de la zona. Se salvaron únicamente tres marineros que en el último momento habían logrado mantenerse fuertemente agarrados a los extremos de los palos de la nave que sobresalían del agua. El salvamento fue dirigido por el práctico de Bastia y otros voluntarios que, posteriormente, organizarían el rescate y recuperación del cargamento que transportaba la corbeta en el momento del naufragio.

> 1.9 *AMELIE*

El 19 de febrero de 1859 llegaba tras 102 días de navegación y de arribada forzosa procedente de la isla de Reunión la corbeta francesa ***Amelie***, de 352 toneladas, con 13 tripulantes al mando del capitán Mr. Aubrié, que portaba a bordo un cargamento completo de azúcar. El 29 era subida a varadero tras comprobar su tripulación que presentaba diversos problemas de filtraciones de agua en su casco con el grave riesgo que zarpar en tales condiciones suponía. Eran la consecuencia de los diferentes temporales que había tenido que capear en el transcurso de su viaje. A las once de la mañana del 6 era botada nuevamente con éxito al agua tras haber finalizado el recorrido de su casco, quilla y sobrequilla en un espacio de tiempo récord, poniendo con ello de relieve la alta especialidad y calidad de los artesanos, operarios, *mestres d'aixa* y calafates locales. Además, el barco había sido reparado permaneciendo completamente adrizado evitando con ello los males y sufrimientos del casco al desechar el primitivo sistema de dar la banda (recostarlo sobre uno de sus costados para trabajar en el contrario). El 8, el vicecónsul de Francia Mr. L. de Potier, anunciaba la subasta pública de un buen número de planchas de cobre usadas, un mastelero, un bote y diversos elementos reutilizables tras la reparación llevada a cabo a la fragata ***Amelie***.

> 1.10 *CLEMENTINA*

Al entrar en el puerto de Maó el 2 de agosto de 1859 la goleta española ***Clementina*** de la matrícula de Alicante, yendo al mando del capitán don José Colomina y con procedencia del puerto de La Habana, al ir a efectuar la virada, una fuerte ráfaga de viento le arrojó contra el *Baix des Moro*, donde quedaría inmediatamente embarrancada. Comenzó entonces la tripulación a solicitar auxilio, aproximándose un lanchón con base en la Mola perteneciente al Cuerpo de Ingenieros dispuesta a acceder a sus requerimientos, tras recibir la petición del vecino de Es Castell José Vinent. La operación se llevó a cabo con toda meticulosidad, tras inspeccionar previamente el asentamiento de la embarcación sobre el bajo, del que sería recuperada sin sufrir desgracias, ni personales, ni tan sólo materiales.

> 1.11 *COUNTESS OF TRAPE*

Habiendo encallado en la *Platja de sa Canessia* (junto al *Arenal de Son Bou*) el 19 de


PLATJA DE SA CANESSIA (ALAIOR)

febrero de 1860 una goleta de nacionalidad inglesa, que procedente de Londres se dirigía con carga de carbón breado (alquitrán) hacia Marsella, su tripulación pudo saltar a tierra poniéndose a salvo sin que se sufrieran desgracias personales. Habiendo sido puesto en antecedentes sobre el accidente don Antonio Pons, canciller del Consulado Británico en Menorca, rogó a las autoridades sanitarias que, a la mayor brevedad posible, fuera admitida a libre plática su tripulación.

La goleta ***Countess of Trape***, que así se denominaba la embarcación siniestrada, desplazaba 113 toneladas y su tripulación la formaban 7 hombres, incluido su capitán Mr. James A. Brander. En el momento del accidente portaba un total de 60 días de navegación. La noticia del accidente fue transmitida igualmente al alcalde de Alaior, a cuyo término municipal pertenece el lugar del naufragio. La formación del expediente fue encargada al guardia civil de 1ª clase Francisco González Peña. De dicho documento se extrae:

"El día 19 de febrero de 1860, sobre las cuatro y media de la tarde naufragó en dicho paraje una goleta inglesa. El firmante acudió con el guardia de 2ª Antonio Ibáñez Salvador. El barco transportaba una carga de alquitrán. Los tripulantes arriaron dos botes en los que cargaron sus equipajes personales y una vez alcanzada la costa se refugiaron en una cueva inmediata, siendo auxiliados con algunos comestibles. El buque se encontraba lleno de agua con peligro de abrirse si era removido de su emplazamiento..."

El expediente, dirigido al subgobernador de la Isla, finalizaba informando que habían quedado vigilando tanto al buque como a su tripulación, el sargento 2° don Lorenzo Serra, auxiliado por los guardias de 2ª Antonio Miró y Francisco Martínez. El 8 de agosto del mismo año del accidente, remolcado por el vapor ***Mahonés***, al mando de su capitán don Juan Thomás, entraba en el puerto para ser reparado. Era anunciada para el 14 de agosto la subasta a las diez de la mañana y cerca del edificio de La Consigna, el casco de la goleta con los palos, bauprés, molinete, botavara, una verga y 2 botes algo estropeados. También lo serían 2.000 quintales de betún mineral, que formaban parte de la carga del barco.

> 1.12 *CONCHA*

En la tarde del domingo 11 de mayo de 1861 hacía su aproximación a la bocana del puerto de Maó el bergantín denominado ***Concha***. Era este barco propiedad de la armadora local de los señores Ládico Hermanos, admitía pasaje y carga, conectando diversos puertos mediterráneos con el de Maó. Al intentar ganar la bocana le falló la virada, con el resultado de estrellarse, sin que su tripulación pudiera evitarlo, en el punto denominado *sa Boca de sa Mina*, en terrenos del *Castell de Sant Felip*. Se diría que el causante del accidente fue el propio contramaestre del barco, señor Picó, el cual se hallaba haciendo la guardia y quiso ganar la entrada del puerto sin avisar al patrón don Juan Thomás. La tripulación y los pasajeros pudieron salvarse merced a la rapidez con la que el vigilante de turno apostado en la *Vigía de la Mola*, que había presenciado el hecho, avisaba a una lancha de salvamento. El viento del N que soplaba en aquellos momentos lo hacía con poca intensidad, con lo que las operaciones pudieron realizarse rápidamente. El bergantín ***Concha*** procedía de Cerdeña y éste sería el segundo accidente que sufrían tres de sus tripulantes en los últimos cuatro meses. Los tres hombres habían navegado enrolados en otro de los barcos de la misma empresa y al salir de Alicante habían sido sorprendidos por un violento temporal que obligó a tirar

al mar gran parte de la carga que transportaban. El barco había quedado tan maltrecho que la empresa había optado en principio por darlo de baja definitivamente. Sin embargo, tras haberlo reflotado, se decidió remolcarlo hasta el Arsenal de Maó con el objeto de realizarle diversos trabajos de acondicionamiento. Estas modificaciones, a realizar en el mes de septiembre, tenían que estar dirigidas por el *mestre d'aixa* señor Tudurí quien, al ir a iniciar los trabajos y ser cuidadosamente revisado, manifestó la imposibilidad de devolverle unas condiciones de navegación con garantías.

Meses después, los hermanos Ládico encargaban los trabajos de construcción de una nueva nave de la mano del mismo artesano, de 76 pies de eslora, 20 de manga y 10 de puntal y la nueva quilla sería puesta precisamente en los varaderos del Arsenal de Maó.

> 1.13 *GALLO DE ORO*

Durante los últimos días había reinado la intranquilidad entre el personal de muelle debido a la tardanza en llegar a puerto del pailebot ***Gallo de Oro***. Había zarpado zarpado a las once y media de la mañana del 23 de agosto de 1861 desde Argel pero debido a la irrupción de un fortísimo temporal en los últimos días, que había obligado a arribar entre otros al ***Osiris*** y a suspender la salida de los correos, se temía hubieran sufrido un siniestro, cuando se encontraban a bordo 51 pasajeros y 11 tripulantes menorquines. Sin embargo, por fin llegaba a Maó tras 13 largos y penosos días de viaje, dos de los cuales tuvo que pasarlos refugiado en el interior del puerto de Cabrera y los restantes retenido en la mar, bien por vientos contrarios, bien por inoportunas encalmadas tras el paso del temporal. Iba al mando del patrón don Miguel Hernández.

> 1.14 *CUATRO HERMANOS*

El 2 de enero de 1862 se estrellaba contra las rocas del punto del puerto mahonés conocido como *En Tusquets* el falucho costero denominado ***Cuatro Hermanos***, el cual prestaba servicio como transporte de materiales para la construcción en las obras de la Fortaleza de Isabel II, en la Mola. En la mañana de ese día, cuando realizaba un transporte de cal, fue arrastrado por el viento hasta ese punto en que se perderían tanto el barco como la carga transportada, aunque su tripulación resultaría ilesa del accidente.

> 1.15 *MARÍA TERESA*

El miércoles 27 de agosto de 1862, sobre las dos de la tarde, y en su intento de ganar la bocana del puerto de Maó, zozobraba la goleta de la matrícula de este mismo puerto denominada ***María Teresa***, con el resultado de su rápido hundimiento. Navegaba al mando de su patrón don Juan Cánovas y afortunadamente no ocurrieron desgracias personales, salvándose toda su tripulación aunque se perdieron tanto el buque como la carga transportada.

> 1.16 *MARIS STELLA*

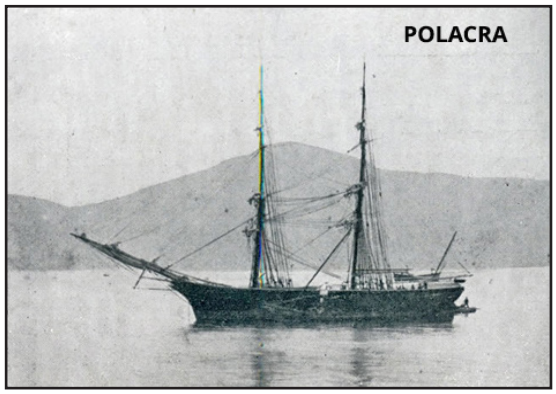
El 15 de diciembre de 1862 entraba en este puerto la goleta de pabellón británico denominada ***Maris Stella***. Procedía de Gloucester (Inglaterra) y tras 25 días de navegación, se dirigía hacia Toulon, conduciendo un cargamento compuesto de carbón mineral y hierro. Desplazaba 79 toneladas e iba al mando de su capitán Mr. Alexis Hingant y 6 tripulantes. Entraba de arribada forzosa al tener numerosas averías de consideración, tanto en su casco como en su velamen y había perdido todos sus botes de salvamento con el temporal, decidiendo su capitán entrar en Maó a reparar. Se habían visto igualmente sorprendidos por el violento temporal referido.

> 1.17 *AUREL*

Al anochecer del 15 de diciembre de 1862 entraba la corbeta francesa ***Aurel***, capitán Mr. Blanquefort. Desplazaba 670 toneladas y procedía de St. Mary (Costas del Senegal), de donde

había salido portando un cargo de cacahuetes y cueros. En la noche del 13 había sido sorprendido por el durísimo temporal del Golfo de León que, tras haberle arrancado y perdido casi todas sus velas, parte de la obra muerta y arrojado al mar cuanto en cubierta estaba estibado, tuvo que picar el palo de mesana para no zozobrar. Sin embargo, no se podría evitar la pérdida de uno de sus tripulantes que había ido a parar al mar. Con ello, el capitán había decidido entrar en Maó de arribada.

> 1.18 *CATHERINE*


POLACRA

Sobre las once de la noche del 2 de agosto de 1866 naufragaba en la playa de *Sa Canessia* (costa sur de Alaior) la polacra francesa denominada ***Catherine***. Su capitán Mr. J. B. Pouget conducía su barco desde el puerto de Bonne hasta el de Sète transportando un cargamento compuesto de mineral de hierro y cascos vacíos. Parece ser que coincidiendo con un *cap de fibló* que se levantó en la zona y a consecuencia del violento temporal que se formó, el buque comenzó a hacer agua, por lo que se optó por poner rumbo a la Isla. En un principio la idea era de llegar hasta el puerto de Maó pero al averiarse una de las dos bombas que llevaba instaladas el barco y, poco tiempo después, obstruirse la otra, el capitán se vio obligado a ordenar dejar caer el ancla en cuanto se hubieron aproximado hasta una distancia prudente de la costa. El ancla garreó, siendo el barco arrastrado por la violencia de la mar, hasta acabar encallándose en la arena de la mencionada playa. Afortunadamente pudo salvarse la totalidad de la tripulación.

> 1.19 *LE NEGRE*

Otro naufragio afectaba al buque francés denominado ***Le Negre***, de 50 toneladas y matrícula de Narbone, que se hundió en aguas de *Capifort* el 10 de agosto de 1866, cuando navegaba al mando del capitán Mr. Rouquette. Con puerto de procedencia La Nouvelle, transportaba un cargo de pipas de vino. Los motivos causantes del naufragio, a decir se sus tripulantes, fueron el que el buque se viera sorprendido por un recio temporal, que hizo que todas las pipas de su carga corrieran hacia una banda, dejando el barco en suerte y totalmente indefenso dada la escora adquirida para afrontar las violentas olas existentes. La tripulación la formaban cuatro hombres y un muchacho que, una vez atendidos y puestos a disposición de la autoridad sanitaria, fueron trasladados al Lazareto de Maó para pasar la cuarentena vigente en la época. El capitán había conseguido salvar a su tripulación pero no a su barco, debido a la imponente mar que reinaba en el contorno y que hizo estrellarlo contra las rocas poco después de que sus hombres lo hubieran abandonado.

> 1.20 *UNIONE*

El 26 de octubre de 1866 varaba estrepitosamente en el *Arenal de Tirant* la polacra-goleta de bandera italiana ***Unione***, de 56 toneladas de desplazamiento, que viajaba al mando del capitán Sig. Rocca. La embarcación, dedicada al transporte de mercancías, procedía del puerto de Génova y llevaba a bordo en ese viaje una partida de cascos vacíos. Se perdió totalmente, pero su tripulación resultó ilesa. La causa fue el durísimo temporal del N que estaba azotando la zona y que aún se prolongaría por espacio de varios días.

> 1.21 *ESPERANCE EN DIEU*

El 28 de octubre de 1866 continuaba con su inusitada fuerza el temporal del N que des-



de hacía varios días estaba azotando la Isla. No se habían repuesto los vecinos de Fornells de la varada sucedida cuarenta y ocho horas antes cuando, nuevamente y en el mismo lugar, tenía efecto otro naufragio. Efectivamente, una goleta de bandera francesa de 77 toneladas de desplazamiento denominada ***Esperance en Dieu*** era arrastrada por la violencia de las olas y de las rachas de viento, una vez perdido su gobierno, hasta el *Arenal de Tirant*, donde quedaba definitivamente embarrancada y sin posibilidad de recuperación debido a los daños sufridos en su carena a causa del encontronazo. El barco había salido desde Sète en lastre y se dirigía a Valencia, donde debía de cargar una partida de carga general. Afortunadamente sus tripulantes pudieron alcanzar la costa a nado y salvarse en su totalidad, siendo auxiliados rápidamente por los vecinos de la población marinera cercana, Fornells. Como prueba de reconocimiento y gratitud de la dotación del barco a sus salvadores, el capitán de la goleta, Mr. Pierre Galagne, hizo donación al vicario de dicha población de la campana del barco que llevaba grabado el nombre del mismo.

> 1.22 *STEPHANO FLORI*

Otro trágico suceso ocurrió en las primeras horas de la madrugada del 14 de enero de 1867 en la costa perteneciente al predio *Son Saura* (término de Es Mercadal), cuando se hundió la barcaza de nacionalidad rusa denominada ***Stephano Flori***, resultando tan sólo un superviviente de los miembros de su tripulación. La embarcación se encontraba navegando bajo el mando del capitán Mr. Vergini y el punto exacto del accidente es el conocido como *Llossa des Gatassos*, situado entre los arenales *d'en Castell* y *s'Olla*, lindando con el *Macar de sa Llosa*.

La barcaza, del modelo brick-barca y con diecisiete tripulantes a bordo, procedía del puerto ruso de Odessa y se dirigía a Inglaterra cargado de grano de trigo. En su travesía había tocado el puerto de Malta. El parte del siniestro se redactó a partir de las declaraciones del único superviviente del naufragio ante el cabo de la Guardia Civil de Es Mercadal. A raíz de ello, el presidente de la Junta de Sanidad de Menorca ordenó al celador del puerto de Fornells que se hiciera cargo de todo lo relativo al suceso, debiendo de incomunicar inmediatamente al superviviente y vigilar con extremo celo a los restos del buque, que flotaban en un largo tramo paralelo a la costa. El mar devolvió a tres cadáveres únicamente, los cuales serían arrastrados hasta tierra. Una vez conocida la aparición de los mismos, el presidente de la Junta de Sanidad ordenó se dispusiera todo lo necesario a fin de que "*... sean enterrados en la misma playa, a una profundidad suficiente, siguiendo en el mismo orden con los demás que acaso vayan saliendo...*"

Sin embargo el mar no devolvió ningún otro cadáver. El hecho de ser incomunicado el tripulante superviviente del barco siniestrado estaba motivado por provenir de un puerto que por aquella época estaba catalogado como "sucio".

> 1.23 *CABALLO*

El 29 de enero de 1867, en el lugar denominado *Baix d'en Caragol*, situado aproximadamente frente a la cala *de Biniancolla*, en la costa sur de la isla, embarrancaba la balandra española ***Caballo***. La embarcación navegaba al mando de su patrón, don Miguel Pons, con procedencia del puerto de Palma y era un itinerario muy habitual el destino del puerto de Maó. La embarcación desplazaba 23 toneladas y su tripulación la componían cuatro hombres. Era por-

tadora en aquel viaje de un cargamento de pipas y bocoyes de vino. Viajaban asimismo a bordo 5 pasajeros: doña Magdalena Salen, don Antonio Noguera, don José Pujol, don Jorge Sureda y don Sebastián Femenías, que afortunadamente resultaron todos ilesos. El naufragio resultaba realmente extraño pues, como ha sido citado, este itinerario lo cubría frecuentemente. Además no había ningún tipo de temporal en aquella jornada. Había partido del puerto de procedencia el 26 del mismo mes. Unos tripulantes lograron ganar la costa a nado, mientras otros pudieron fueron asistidos por diversos pescadores de Biniancolla que les auxiliaron rápidamente. El barco era portador de patente limpia.



Núm. 53 GRATIS.

LA JUNTA PROVINCIAL DE SANIDAD

DEL PUERTO DE LA M. I. N. Y L. CIUDAD DE PALMA CAPITAL DE LA PROVINCIA DE LAS ISLAS BALEARES.

CERTIFICA: Que en la indicada ciudad y en toda la isla se disfruta por la gracia de Dios de la mas perfecta salud, y que no se reciben buques, géneros, ropas, ni efectos procedentes de puntos invadidos por el contagio, ni de sospechosos, guardándose la mayor escrupulosidad en el cumplimiento de todas las medidas sanitarias, al tenor de las leyes, instrucciones y circulares expedidas al efecto; y que el buque abajo espresado sale de este puerto con destino á

Nombre del capitan. Miguel Pons
Clase del buque. . . . Goleta
Nombre del mismo. . . Sn Pablo
Número de toneladas. . 314
Tripulacion en todos. . Cuatro
Cargo. . . . . Pipas
Bandera. . . . . Española

Pasageros. Magdalena Salen, Antonio Noguera, José Pujol, Jorge Sureda y Sebastián Femenías

Por tanto, y para que conste se espide la presente en Palma á 2[illegible] de

> 1.24 *MARGARET*

Otro suceso tenía lugar el 3 de junio de 1867, cuando naufragaba en aguas de cala *Morell*, al norte de Ciutadella, la embarcación inglesa denominada ***Margaret***, de la matrícula de Sunderland. Desplazaba 314 toneladas e iba comandada por su capitán Mr. William Smart. Siendo su actividad el transporte de mineral a granel, era portadora en el momento de su naufragio de una partida de carbón mineral destinada a la fábrica de gas de la Sociedad General del Alumbrado, de este puerto. El barco estaba construido con materiales de primera categoría, habiendo salido de los astilleros en el año 1.860. Una característica de su casco era el hecho de ir forrado de plancha de cobre empernada, lo que le confería un alto valor económico. Fue por ello que sus propietarios hicieron desplazarse ex profeso a Menorca a un buzo para realizar una inspección del casco y posteriormente repararlo para ser reflotado. Así se hizo y, sin más demora, se comenzaba su recuperación tomando parte en los trabajos bastante personal, dada cuenta del pesado cargamento que se hallaba en su interior. Por fin, en los primeros días de septiembre se conseguía el objetivo y la embarcación era reflotada y recuperada. Sin embargo, no pasarían muchos días cuando un fuerte temporal volvería a hundirla tras destrozarla contra las rocas cercanas al punto en que había sido provisionalmente fondeada al ancla por causa de haber garreado ésta en el fondo de arena en que se encontraba.

> 1.25 *MARIE*

El día 25 de noviembre de 1867 arribaban al puerto de Maó a bordo de una lancha de salvamento los tripulantes de una polacra-goleta de bandera francesa que habían abandonado a unas 25 millas al N de la Isla debido a una importante vía de agua sufrida. Al parecer la embarcación, denominada ***Marie***, con matrícula de Agdé y que estaba comandada por el capitán Mr. François Mengrein, estaba amarrada en el puerto de Cadaqués, en la Costa Brava catalana. Habiéndose levantado un violento temporal había conseguido romper sus amarras y, tras soltarla del muelle, la dejaba a partir de ese momento a la deriva. En medio del caos y la sorpresa que representó para la tripulación el comprobar que se encontraban en mar abierta, uno de sus miembros descubrió agua en bastante cantidad en el interior de las bodegas, sin duda procedente de una vía de agua que el buque debió de hacerse al topar con algún objeto o accidente costero en el momento de quedar libre, circunstancia a la que también se sumaría la pérdida de su timón.

En plena desesperación procedieron a trabajar sin descanso con la bomba de a bordo, estando en estas condiciones y sin gobierno durante seis días en que prácticamente no pudieron ni comer ni dormir, mientras eran arrastrados por las olas sin tener a la vista barco alguno que pudiera auxiliarles. En un momento determinado el capitán decidió hacer abandono, por lo que hizo embarcar a bordo del bote salvavidas a toda su tripulación, cuando se encontraban a unas 25 millas al N de la Isla. Llegados a Maó y explicada la situación en que había quedado la embarcación, salieron inmediatamente dos lanchas dispuestas a dar auxilio a la ***Marie*** que, transcurrido muy poco tiempo, sería fácilmente localizada y posteriormente remolcada hasta el puerto.

El capitán explicaría que, antes de que le ocurriese toda aquella desagradable

aventura, había salido de Valencia con un cargamento de vino con destino a Agdé pero, de arribada y por culpa del temporal, se había visto obligado a refugiarse en Cadaqués. Allí comenzaría el largo peregrinaje de la embarcación con toda su tripulación a bordo hasta ser amarrada definitivamente en Maó.

> 1.26 *JOVEN GUILLERMO*

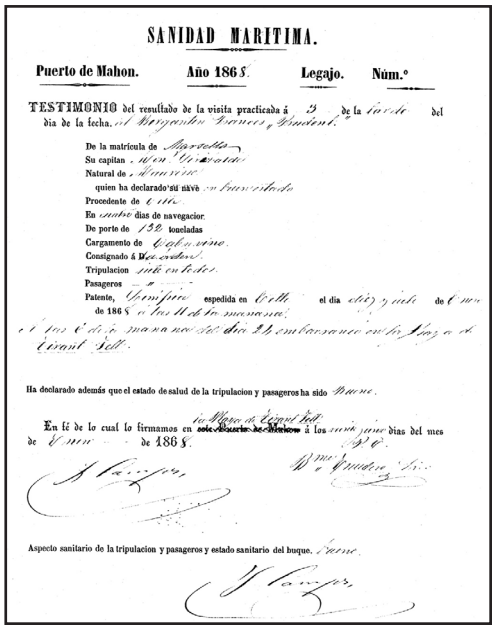
El 10 de diciembre de 1867 intentaba ganar la bocana del puerto de Maó el bergantín-goleta denominado ***Joven Guillermo***, de la matrícula de Denia y propiedad de una armadora alicantina. El barco había salido de capear un durísimo temporal en su travesía de Málaga a Barcelona, temporal que lo había desviado sensiblemente de su ruta hasta acercarlo hasta las costas de Menorca debido a las múltiples averías sufridas en sus aparejos y equipo de gobierno. Ello sería la causa de que su patrón se decidiera a entrar a reparar en Maó conocida la solvencia de sus artesanos en la reparación y construcción de embarcaciones. Pero una vez en la bocana y al encontrarse limitado en su capacidad de maniobra, le falló la misma, golpeando poco después a alguno de los bajos existentes en la zona con el resultado de un rápido e inevitable naufragio. No fue posible recuperar el barco que tras quedar muy maltrecho, únicamente se salvaron algunos de los efectos que transportaba los cuales serían posteriormente subastados.

> 1.27 *FORTUNA*

El día 28 de diciembre de 1867 se encontraba navegando por el llamado *Pas de l'Aire* rumbo al puerto de Maó la goleta denominada ***Fortuna***, que iba al mando de su patrón don Sebastián Vives. Tenía unas cuarenta toneladas de desplazamiento y pertenecía a la matrícula de ese mismo puerto. Al encontrarse al través de la restinga que deja la denominada *Punta Prima*, muy próxima a la *Platja de l'Aire*, el viento había caído sensiblemente, de forma que la corriente dominaba ampliamente la situación. El resultado fue que la goleta cayera sobre dicha restinga quedando fuertemente embarrancada. Consecuencia de su situación y de que se formaran repetidos temporales tanto la embarcación, como su cargamento, consistente en trigo y petróleo con procedencia del puerto de Marsella, se perdieron totalmente. El barco había sido construido por los *mestres d'aixa* de Maó en el año 1843.

> 1.28 *PRUDENT*

Ninguna víctima tendría como consecuencia del nuevo naufragio acaecido en aguas de cala *Tirant* sobre las seis de la mañana del día 24 de enero de 1868, en cuyo transcurso se perdería el bergantín-goleta de nacionalidad francesa denominado ***Prudent***. A primera hora de esa misma mañana acudía al lugar del suceso el propio director de Sanidad Marítima del puerto de Maó, acompañado de un intérprete y del escribiente. Encontraron al capitán del barco, apellidado Garibaldi, y a su tripulación, sentados en la misma playa, en la que permanecían abatidos desde que se produjera el accidente.



SANIDAD MARITIMA.

Puerto de Mahon. Año 186 8. Legajo. Núm.°

TESTIMONIO del resultado de la visita practicada á 3 de la tarde del dia de la fecha, el Bergantin Frances y Prudent.

De la matrícula de Marsella
Su capitan Juan Garibaldi
Natural de Almeria
quien ha declarado su nave sin novedad
Procedente de Cette
En cinco dias de navegacion
De porte de 132 toneladas
Cargamento de 66 b. vino
Consignado á Mes ordres
Tripulacion siete en todos
Pasageros —
Patente, Limpia espedida en Cette el dia diez y siete de Enero de 186 8 á las 11 de la mañana.

A los 6 dias de navegacion dio fondo en la Playa de Tirant Sell.

Ha declarado además que el estado de salud de la tripulacion y pasageros ha sido Bueno.

En fé de lo cual lo firmamos en Playa de Tirant Sell á los veinte y tres dias del mes de Enero de 186 8.

Aspecto sanitario de la tripulacion y pasageros y estado sanitario del buque, Bueno.

Durante el resto de la mañana, el director de Sanidad Marítima procedió a tomar declaración a todos los tripulantes del barco, así como a realizar un exhaustivo reconocimiento del buque. De sus manifestaciones pudo desprenderse que el barco siniestrado desplazaba 132 toneladas y que, con una tripulación de 7 hombres, transportaban vino y cal. Procedía del puerto francés de Sète, de donde había partido hacía ya cuatro días con destino a Bougia. El buque estaba matriculado en Marsella y era portador de certificado de patente limpia, por lo que fueron inmediatamente admitidos a libre

plática en el mismo punto del siniestro. Se había salvado toda la tripulación que pronto volvió a su país de origen, mientras que por el Consulado francés se procedía el 4 de marzo a anunciar la venta en subasta de los restos del barco siniestrado.

> 1.29 *ENTREPRISE*

Serían alrededor de las siete de la mañana del día 6 de octubre de 1868 cuando efectuaba su entrada en el puerto de Maó una lancha de salvamento que transportaba a bordo a siete hombres. Tras haber atracado, uno de ellos que resultaría ser el capitán Mr. H. G. Walk, explicaría que su barco, el ***Entreprise***, del tipo goleta, había naufragado a resultas de una vía de agua que se le había abierto tras estar capeando un fuerte temporal. La goleta realizaba en ese viaje un transporte de mármol desde Liorna hasta Dordrecht. Posiblemente a raíz de los fuertes bandazos efectuados por el barco en el transcurso del mismo, su cargamento lastimó el casco con el resultado de la abertura de una vía de agua que hizo que se hundiera inevitablemente a unas 15 millas de la bocana del puerto de Maó.

> 1.30 *THEODORE PASCAL*

Aproximadamente a las dos de la tarde del día 3 de marzo de 1869 ocurría un nuevo accidente en la *Illa de l'Aire* que podría haber acabado en tragedia de no haberse contado con la valiosísima ayuda del grupo de los cuatro torreros que atendían al faro allí emplazado. Todo había comenzado esa mañana, de cielo plomizo y con un impresionante temporal del N establecido en que las olas enloquecidas se estrellaban furiosamente contra la costa. Nada hacía presagiar que en esas condiciones un barco iba a intentar ganar la bocana del puerto de Maó para buscar refugio en arribada hasta que se calmase la situación.



La bocana estaba alborotada, llena de espuma y muy pronto comprendería el capitán del pailebot, de pabellón francés y denominado ***Theodore Pascal*** que le iba a resultar totalmente imposible atravesar con las mínimas condiciones de seguridad aquella barrera natural que la meteorología les había interpuesto en su camino. Vióse entonces forzado a abortar su pretendida maniobra y enmendar el rumbo en busca de aguas mejores y, así, dando tétricos bandazos y luchando constantemente para evitar que su barco se atravesara a aquella endiablada mar, caía nuevamente hacia el S intentando ganar esta zona de la costa menorquina que era la única que le podía dar abrigo en tales condiciones. El barco había salido de Argel hacía cinco días y se dirigía hacia Marsella.

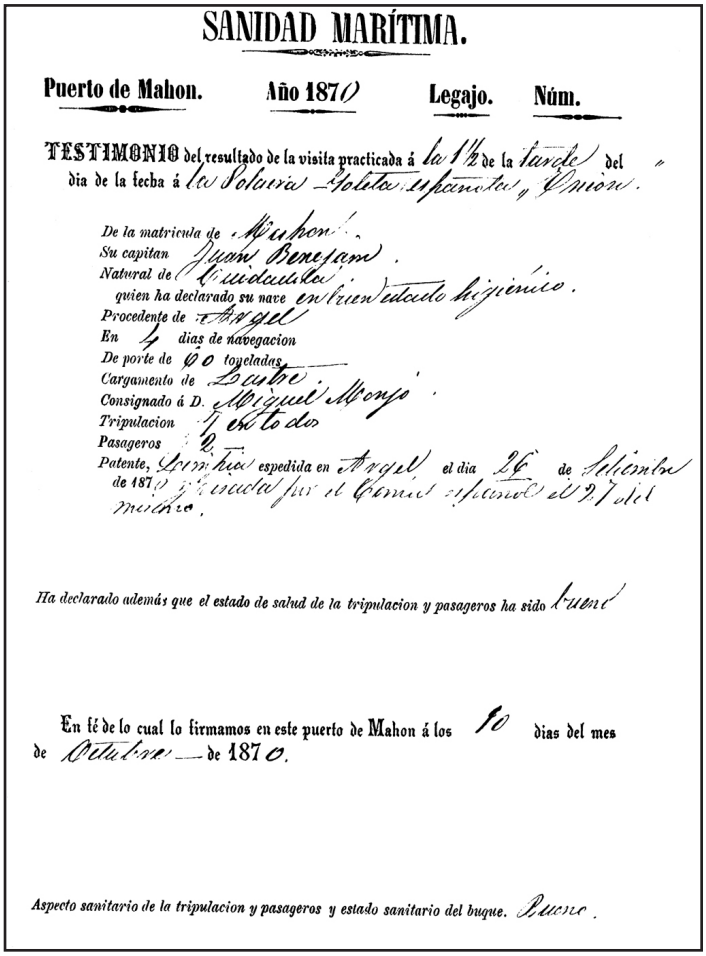
Sin embargo, el gran error del capitán sería fondear en el *Pas de l'Aire*, como se conoce al canal existente entre la *Illa de l'Aire* y Menorca, donde la mar en días de temporal del N irrumpe con extrema violencia. El hecho es que le fallaron las dos anclas que había dejado caer sobre arena y consecuencia de ello el barco era arrastrado mientras se balanceaba horriblemente hasta terminar estrellado contra la restinga llena de peligrosos bajos que deja el *Cap de Llebeig*, en la *Illa de l'Aire*, a más de veinte brazas de la costa.

Desde la una y cuarto, los *farolers* del faro existente en la isla habían estado observando las maniobras del pailebot en su lucha desesperada intentando entrar en el puerto de Maó, con un viento huracanado establecido que les llegaba del lado contrario y con las enormes rompientes de espuma que literalmente cegaban la bocana del mismo. Tras haber observado la tragedia ocurrida acudieron todos en su ayuda, intentando salvar a la tripulación de un barco que, a cada momento, aparecía totalmente sepultado por las olas. Y milagroso sería el resultado, puesto que tras tender un cable entre el barco y la costa, fueron pasando por él, uno a uno, todos los hombres que se hallaban a bordo. La operación de tendido del mismo fue algo inverosímil puesto que los tripulantes del barco lanzaron a tierra un cabo amarrado a un madero, a modo de sisga. Los *farolers*, por su lado, lanzaron otro cabo unido a una piedra para que enganchara a dicho madero, pese a que las olas les impedían el acercarse a la orilla. De esta forma consiguieron su objetivo: el cabo con la piedra logró enredarse al cabo asido al madero, con lo que pudieron tenderlo firme y pasar un calabrote.

Los tripulantes fueron pasando del barco a tierra asidos al calabrote tendido entre el barco y tierra por un lado, mientras que a su cuerpo amarraban otro cabo del cual tiraban los torreros. Así pasaron los cinco hombres de la tripulación del ***Theodore Pascal*** desde su maltrecho barco hasta tierra firme, tras lo cual, lo haría el capitán de la nave Mr. Paul Bory. Cuando finalizaban todas las operaciones de rescate eran las siete de la tarde.

Sólo queda añadir que José Camba (torrero jefe), Jerónimo Carbonell, José Such y el joven Juan Ramis, en calidad de alumno, formaban el equipo de *farolers* o torreros al servicio del faro que harían posible que el accidente de los marinos franceses no acabara en tragedia más que segura. Una vez en tierra les ofrecieron ropas secas y sus escasas provisiones. Cuando amainó el temporal también les ayudaron a recuperar los equipajes que se encontraban a bordo completamente empapados.

> 1.31 *UNIÓN*



SANIDAD MARÍTIMA.

Puerto de Mahon. Año 1870 Legajo. Núm.

TESTIMONIO del resultado de la visita practicada á la 1½ de la tarde del dia de la fecha á la Goleta española *Unión*.

De la matrícula de Mahon.
Su capitan Juan Benejam.
Natural de Ciudadela
quien ha declarado su nave en buen estado higiénico.
Procedente de Argel
En 4 dias de navegacion
De porte de 60 toneladas
Cargamento de Lastre
Consignado á D. Miguel Monjo.
Tripulacion 7 entre todos
Pasageros 0
Patente, Limpia espedida en Argel el dia 26 de Setiembre de 1870 y visada por el Comisionado el 27 del mismo.

Ha declarado además que el estado de salud de la tripulacion y pasageros ha sido bueno

En fé de lo cual lo firmamos en este puerto de Mahon á los 10 dias del mes de Octubre de 1870.

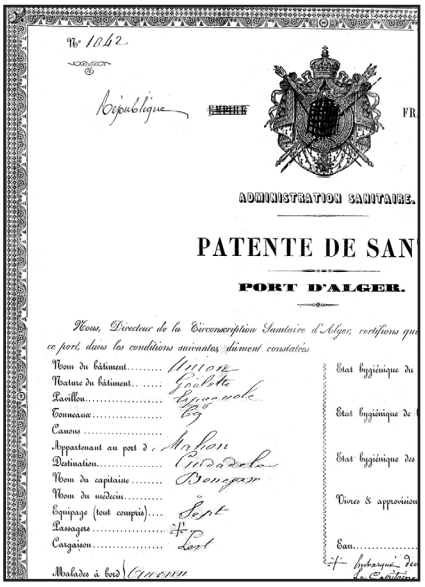
Aspecto sanitario de la tripulacion y pasageros y estado sanitario del buque. Bueno.

A las nueve de la noche del día 10 de octubre de 1870 la goleta española de 60 toneladas ***Unión*** zozobraba en las inmediaciones de la *Illa d'en Colom*. La embarcación se encontraba navegando al mando de su patrón don Juan Benejam, un menorquín natural de Ciutadella. Procedente de Argel y portando certificado de patente limpia, llevaba ya 4 días de navegación en condiciones meteorológicas claramente adversas en el momento de producirse el accidente, que habrían producido un fuerte golpe de mar capaz de sorprender a la embarcación y su tripulación. Revisados rápidamente los daños producidos pudieron constatar la pérdida del trinquete y el hecho de que la embarcación se estuviera inundando con gran facilidad, posiblemente por abrirse una vía de agua. Ésta estaba consignada a don Miguel Monjo.

Decidieron dar fondo en el lugar denominado es *Macaret de Dins* pero de poco sirvieron los esfuerzos puesto que no mucho tiempo después, el barco se les iba a pique. La tripulación estaba formada por 7 hombres incluido su patrón y realizaban viaje junto a

ellos dos pasajeras. En el siniestro pudieron salvarse todos los que iban a bordo, además de recuperarse las provisiones y la mayor parte de los equipajes. En estas condiciones pasaron la noche en la misma orilla contando con unos colchones que también habían logrado rescatar del barco poco antes de su hundimiento.

Es preciso destacar la circunstancia concerniente a las dos pasajeras que se han mencionado: doña María Gomila, una viuda de 81 años y su hija, doña Antonia Moll Gomila, de 50, que resultaron milagrosamente ilesas tras el percance sufrido. Habían viajado hasta Argel en busca de socorro para su familia y con el buque se perdió el baúl en el cual llevaban cuanto habían podido adquirir, quedando en completa penuria. Al conocerse este lastimoso aspecto, se decidió llevar a cabo una suscripción entre los socios del Casino Mahonés que sumó 444 reales y 7 céntimos que fueron entregados a ambas mujeres, quienes agradecieron emocionadas el óbolo obtenido en tan noble gesto.


ADMINISTRATION SANITAIRE.

PATENTE DE SAN

PORT D'ALGER.

> 1.32 *VICENTE*

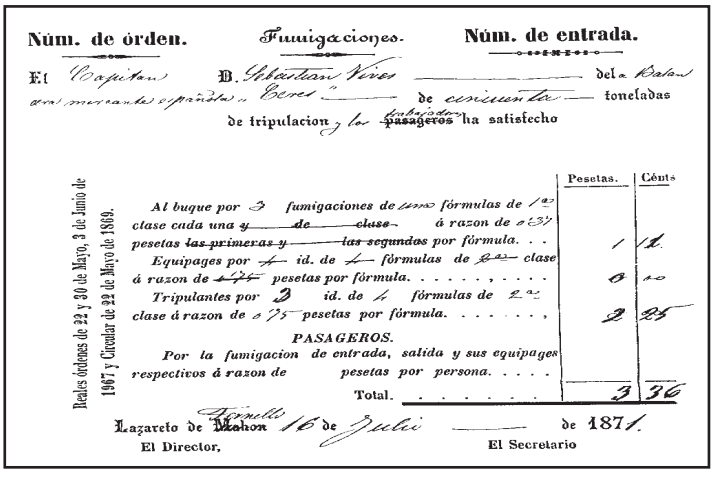
El 13 de enero de 1871 naufragaba en la *Illa de l'Aire* la polacra-goleta denominada ***Vicente***, con matrícula de Barcelona. El barco procedía del puerto de Marsella, siendo su capitán don Miguel Ors. No se tuvieron que lamentar desgracias personales puesto que su tripulación, compuesta de ocho hombres, logró salir ilesa del accidente.

> 1.33 *AMALIA*

A mediodía del 13 de enero de 1871 entraba en el puerto de Maó el navío inglés ***Trafalgar*** llevando de remolque a la goleta de bandera holandesa denominada ***Amalia***, la cual estaba desarbolada de sus palos trinquete y mesana, así como del bauprés. La goleta había sufrido otro de los violentos temporales del N cuando se encontraba en ruta hacia el puerto italiano de Génova. Iba al mando de su capitán Mr. Redecker y el resto de la tripulación la componían seis hombres. Pero no serían únicamente pérdidas materiales los resultados del temporal recientemente sufrido, puesto que uno de sus tripulantes había desaparecido en el transcurso del mismo, tras haber sido barrido de cubierta por la violencia de las olas sin que nada pudiera hacerse por recuperarlo. Otro de los hombres presentaba asimismo una pierna rota.

> 1.34 *SAGITTA*

El 29 de junio de 1871 el bergantín-goleta olemburgués ***Sagitta*** embarrancaba en una pequeña cala inmediata a la bocana del puerto de Fornells. La nave, comandada por su capitán Mr. J. Cordes, había salido del puerto de Bahía (Brasil) con destino a Génova. Su desplazamiento era de 200 toneladas y su tripulación la formaban 7 hombres, incluido él mismo. La noticia del accidente ocurrido en la costa norte menorquina había llegado al Subgobierno de la Isla, que daría la orden de que la tripulación del barco fuera inme-

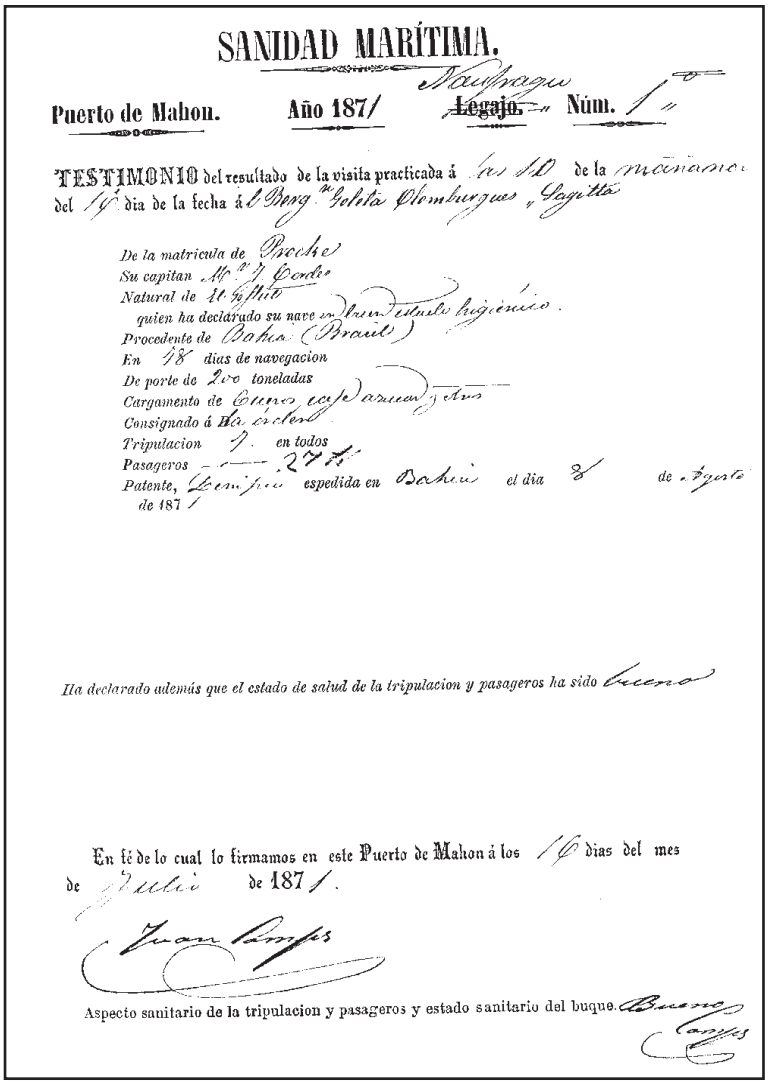

Núm. de órden. Fumigaciones. Núm. de entrada.

Reales órdenes de 22 y 30 de Mayo, 3 de Junio de 1867 y Circular de 22 de Mayo de 1869.

	Pesetas.	Cénts
Al buque por 3 fumigaciones de una fórmulas de 1ª clase cada una y de clase á razon de 0 33 pesetas las primeras y las segundas por fórmula. . .	1	1
Equipages por 4 id. de 4 fórmulas de 2ª clase á razon de 0 25 pesetas por fórmula.	0	10
Tripulantes por 3 id. de 4 fórmulas de 2ª clase á razon de 0 75 pesetas por fórmula.	2	25
PASAGEROS. Por la fumigacion de entrada, salida y sus equipages respectivos á razon de pesetas por persona. . . .		
Total.	3	36

Lazareto de Mahon 16 de Julio de 1871.

El Director, El Secretario



SANIDAD MARÍTIMA.

Naufragio

Puerto de Mahon. Año 187/ Legajo. Núm. 1

TESTIMONIO del resultado de la visita practicada á las 10 de la mañana del 14 dia de la fecha á bordo del Berg.te Goleta Hamburguesa "Sagitta"

De la matrícula de Prusiana
Su capitan Mr. J. Cordes
Natural de Hamburgo
quien ha declarado su nave en buen estado higiénico.
Procedente de Bahia (Brasil)
En 78 dias de navegacion
De porte de 200 toneladas
Cargamento de Cueros café azucar y otros
Consignado á Ha ordenes
Tripulacion 7 en todos
Pasageros — — 2 7 8
Patente, Limpia espedida en Bahia el dia 8 de Agosto de 187 1

Ha declarado además que el estado de salud de la tripulacion y pasageros ha sido bueno

En fé de lo cual lo firmamos en este Puerto de Mahon á los 16 dias del mes de Julio de 187 1.

Juan Camps

Aspecto sanitario de la tripulacion y pasageros y estado sanitario del buque. Bueno
Camps

diatamente aislada en el mismo puerto de Fornells, constituido en lazareto provisional, dado que no podía ser admitida en el Lazareto de Mahón. Tal situación debía ser controlada e inspeccionada por el Director de Sanidad Marítima de Maó, don Juan Camps. Personado éste en el lugar de los hechos, extendió el parte del barco en cuestión haciendo notar que su nacionalidad era prusiana y que se trataba de un mercante que transportaba cueros, café, azúcar y otros efectos con destino al puerto genovés.

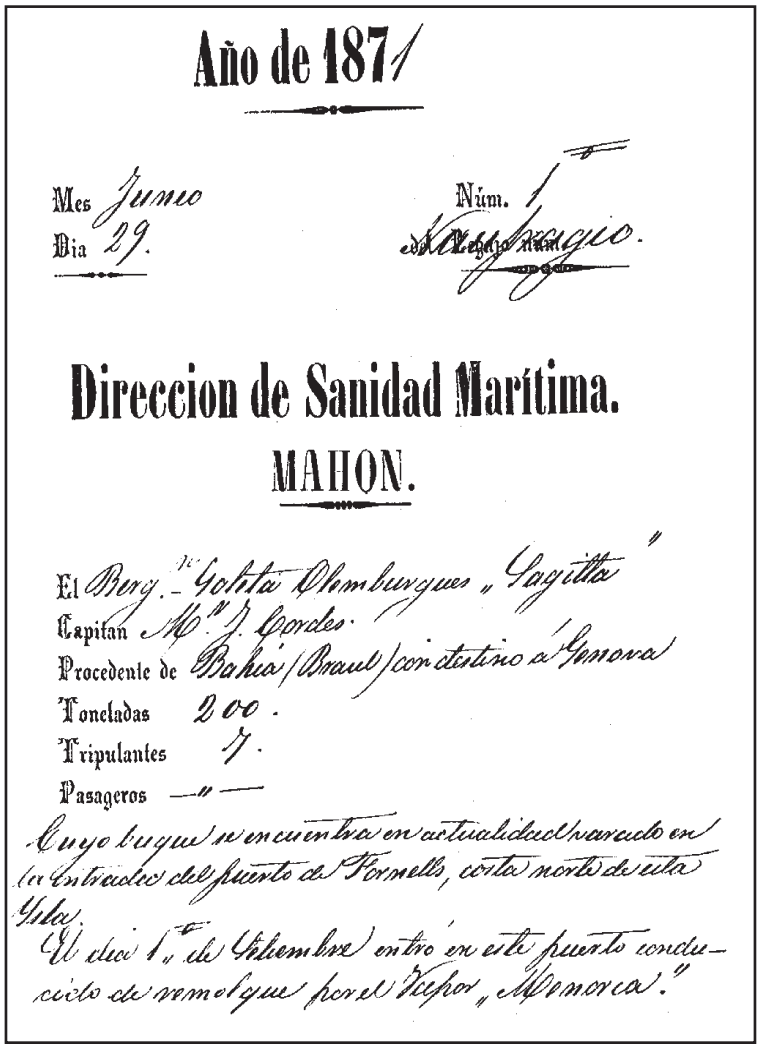
El siniestro había acontecido el día 78° de navegación. Poco después de salir de puerto, el capitán había notado la ausencia del que tenía que ser el octavo tripulante, el cual había desertado, dando origen a que su documentación no se ajustara a la realidad y, por ello, limitaba su capacidad de movimientos en aguas extranjeras, de acuerdo con las férreas leyes sanitarias internacionales. Además, un grave inconveniente le había surgido en el barco al noveno día de mar, cual era la aparición de una vía de agua. No obstante y a pesar de ello decidió continuar su derrota hacia el Mediterráneo. "El agua entraba a razón de 2 pulgadas por hora en días de buena mar y de 3 pulgadas con mala...", manifestaría en tierra el capitán.

Al encontrarse al través de Fornells y viendo que podía perderse el barco ante la súbita aparición de uno de los temidos temporales característicos de estos lares, optó por arrumbar a tierra y embarrancar el barco en la costa voluntariamente. A la vista de su procedencia y de que su patente de navegación cubría 8 tripulantes, lo cual no se ajustaba a la realidad del momento, la autoridad sanitaria menorquina decretó tal patente como "sucia con accidente" de acuerdo con el artículo 34° de la Ley de Sanidad vigente lo que obligaba a que, con arreglo a dicha Ley, debía cumplir 15 días de rigurosa cuarentena. Como el buque estaba varado y era imposible conducirlo a Maó en tales condiciones, la cuarentena se llevó a efecto en el mismo lugar del naufragio, a bordo del buque. Se incomunicó con la tripulación al guarda de la salud Juan Benejam, del Lazareto de Mahón, junto con otros trece trabajadores que fueron considerados como indispensables para aligerar la embarcación y proceder a su descarga de los cuales, Esteban Díaz de Cabria, Ginés Talaya y Pedro Massa actuarían como expertos, siendo encargado el primero de ellos de la realización de las operaciones sanitarias necesarias.

El Lazareto fletó y desplazó a Fornells a la balandra española ***Ceres***, patroneada por su titular Sebastián Vives y llevando a bordo a 4 tripulantes, 1 carabinero, 1 guarda de la salud y 6 trabajadores, que se encargarían de recuperar y trasladar a Maó todo el cargamento posible del que pudiera ser aligerado. Los trabajadores eran Diego Riera, Antonio Gelabert, Diego Caules, Pedro Caules, Lorenzo Nin y Domingo Martínez. En el transcurso de estos trabajos se recuperaron 1.100 piezas de cuero, 3 cadenas, 1 ancla y 2 calabrotes y el 7 de julio el ***Ceres*** partía con su carga rumbo al puerto de Maó. De ello daba constancia Díaz de Cabria a la superioridad pasando partes manuales diarios a la dirección del Lazareto de Mahón, informando de las novedades de la jornada y de las diferentes fumigaciones llevadas a cabo a los tripulantes del siniestrado. Incluso

había embarcado a bordo de la balandra fletada al guarda de la salud Ginés Talaya en prevención de que en los viajes de transporte (el primero duró 4 días) no arribara a ningún punto de la costa intermedio por cualquier causa o temporal y pudiera dejar parte de la carga que transportaba. Los cueros y sacos, calificados como "contumaces", desprendían un hedor muy fuerte que hacían sospechar a Díaz de Cabria. Incluso los propios trabajadores tenían que relevarse muy a menudo por esta causa. Los "partes", escritos en letra menuda y a plumilla en papeles cuyas medidas no excedían de 9x6 cm, eran bastante explícitos:

"Comisión de Sanidad Marítima del Puerto de Fornells. El Encargado de la misma tiene el honor de poner en conocimiento del Sr. Director de Sanidad Marítima del puerto de Mahón que no he tenido proporción de mandar a Vd. los partes antes por el carretero porque en la tienda no tenía tintero. A las primeras horas del día de ayer el buque se sumergió toda la popa, quedando fuera del agua una parte de la proa y no se fué todo a fondo porque toca las rocas, de modo que se ha perdido el azúcar, café, cocos y coquetes; cuasi toda la madera, las astas y las garras, de modo que desde ayer están sacando cueros mojados y con un gancho porque no se puede de otro modo. El buque y lo que contiene no saldrá de donde está más que cuando esté derecho. Mañana daré la primera fumigación a la tripulación..."



Año de 1871

Mes Junio
Dia 29.

Núm. 1
Negociado.

Direccion de Sanidad Marítima.
MAHON.

El Berg.n Goleta Hamburguesa „Sagitta"
Capitan Mn.l J. Cordes.
Procedente de Bahia (Brasil) con destino á Genova
Toneladas 200.
Tripulantes 7.
Pasageros —"—

Cuyo buque se encuentra en actualidad fondeado en la Entrada del puerto de Fornells, costa norte de esta Isla.

El dia 1.° de Setiembre entró en este puerto conducido de remolque por el Vapor „Menorca."

Y otro: "...hasta última hora de hoy se han extraído del buque ***Sagitta*** 301 cueros más y se descubren otros para mañana. Que éstos se encuentran en mal estado, expidiendo mal olor por estar tantos días en el agua y que se extienden al sol tanto para su ventilación como para que pierdan el mal olor. También se ha dado la primera fumigación y se ventilan las ropas de los tripulantes. Fornells, 4 de julio de 1871. Esteban Díaz de Cabria"

Pero debido al estado en que se encontraba el buque, hubo necesidad de desalojarlo todo: "Se ha montado una tienda en tierra para alojar la tripulación, que ya no puede permanecer a bordo; otra para los trabajadores y otra para los equipajes. Todo el cargamento que se ha extraído se ha colocado en las inmediaciones de estas tiendas y, todo, se ha cercado por un radio marcado por banderolas. Los tres guardas están incomunicados con ellos. Fuera del cordón se ha montado otra tienda para alojar a los carabineros; otra para la Guardia Civil y otra para el hijo del Cónsul, Salort Antonio, y yo que no me he incomunicado porque es de absoluta necesidad que haya uno que no esté en cuarentena, por los muchos recados y encargos que se están originando en cada momento..."

En los siguientes días se continuó recuperando lo que se pudo teniendo la idea de intentar reflotar el barco una vez estuviera lo suficientemente aligerado. Los trabajos continuaron al igual que la aplicación de medidas sanitarias a los tripulantes incomunicados, hasta que el día 1 de septiembre se conseguía el objetivo. Una vez reflotado y, encontrándose en condiciones para ser trasladado hasta Maó a remolque para intentar ser reparado, se desplazaba hasta el lugar del siniestro el vapor ***Menorca***. Una vez allí le dio un cabo y procedió a remolcarlo hasta el puerto de

Maó. Con arreglo a las leyes marítimas vigentes el ***Sagitta*** fue subastado, siendo adquirido por el operador don Juan Clar quien, tras hacer someterlo a una minuciosa labor de reparación, lo despacharía el 10 de mayo de 1872 rumbo a Cartagena. El barco había reemprendido nuevamente sus singladuras por puertos nacionales y extranjeros pero, a partir de entonces, con mando y tripulación enteramente menorquina, siendo su capitán don José Caldés.

Hay que precisar, también, que el lugar en que se produjo este naufragio tomó desde entonces el nombre de es *Naufragi de sa Sola* (*sola* = cuero, cargamento del que era portador el barco). Mucha suerte tuvieron en no perderlo del todo puesto que el lugar está completamente abierto a los vientos y temporales del primer y cuarto cuadrante, siendo el lecho de piedras y escollos.

La suerte del ***Sagitta*** no fue lo que se esperaba por sus armadores: meses después, mientras estaba llevando a cabo un viaje de carbón por aguas británicas, tras un nuevo accidente se fue irremisiblemente a pique, terminando con ello su historia.

> 1.35 *WILHELMINE*

El día 9 de noviembre de 1871, al estar rindiendo viaje rumbo al puerto de Maó el vapor ***Menorca***, al hallarse al través de los *Illots de Binibeca*, su capitán señor Victory observó que un bergantín de pabellón alemán se encontraba en situación comprometida a causa de la falta de viento. El ***Wilhelmine***, como así se denominaba el bergantín alemán, se hallaba a merced de la corriente que le había entablado contra los *Illots de Binibeca*, lo que hacía peligrar la seguridad de la embarcación al estar dominada por la corriente existente en la zona, y no facilitarle en absoluto la más mínima posibilidad de maniobra. El señor Victory ordenó a su tripulación tender desde el ***Menorca*** un grueso calabrote al bergantín en apuros y, tras acertada maniobra, era rescatado de su delicada situación dejándole nuevamente en franquía y en condiciones de continuar la navegación por sus propios medios. Más adelante, al capitán señor Victory se le concedió por esta acción la Cruz de Carlos III, al tiempo que recibía las muestras de agradecimiento del gobierno alemán por su loable acción.

> 1.36 *MARIANNA*

Otro suceso se registró el día 12 de marzo de 1872, cuando entraba en la cala conocida como *Es Grau* en busca de abrigo una tartana italiana denominada ***Marianna***. La embarcación había sido sorprendida por un violento temporal del N, que la había dejado en situación claramente comprometida. De 46 toneladas de desplazamiento, se encontraba navegando al mando de su capitán, el Sg. Marco Cepollina, en viaje de tráfico de cabotaje desde el puerto de Génova hacia Gibraltar. Al haber refrescado súbitamente el tiempo y terminar con un temporal desatado del N, que levantó mar gruesa, los tripulantes de la embarcación vieron consternados cómo se quebraba su palo mayor. Ante la inminencia de un más que posible naufragio en aquellas condiciones, su capitán se veía obligado a dar la orden de lanzar parte del cargamento transportado al agua. Afortunadamente no hubo que lamentar víctimas y el barco, tras dejar caer sus anclas en la cala, permaneció resguardado hasta que amainó el temporal, continuando posteriormente viaje hasta el puerto de Maó, donde repararía sus averías. Una vez reconstruido el mástil por los avezados *mestres d'aixa* locales, reanudaba nuevamente su viaje hacia su puerto de destino.

> 1.37 *PERSEVERANCE*

El día 9 de diciembre de 1872 se hallaba al través del *Cap de Favàritx* el buque de pabellón francés denominado ***Perseverance***. El barco se encontraba en peligro inminente de naufragio debido a una importante vía de agua que ponía en peligro la estabilidad del mismo sin que su tripulación, aquejada de grave enfermedad, pudiera hacer ya nada por evitarlo. Cuando esto sucedía, habían transcurrido 239 días de navegación desde que zarpara del puerto indostaní de Gopaulpose en viaje comercial hacia Marsella. El observar las evoluciones del buque y el averiguar la situación existente a bordo con sus tripulantes, motivaría que varios pescadores que estaban trabajando en la zona se decidieran a intervenir en ayuda de los mismos, llevando a cabo una reparación provisional que les permitiera llegar hasta el puerto de Maó, donde podrían ser atendidos en las debidas condi-

ciones tanto la nave como su dotación. Así lo hicieron, entrando en puerto y tras ser desviados a la zona de fondeo para cuarentenarios, los tripulantes pasaron a las instalaciones del Lazareto, donde fueron atendidos mediante los cuidados médicos precisos, y el barco reparado.

> 1.38 *JOSEPHINE*

El 2 de febrero de 1875 naufragó en las aguas colindante a *Sanitja* la polacra-goleta de nacionalidad francesa y 67 toneladas de desplazamiento ***Josephine***. De la matrícula de Martigues, navegaba al mando del capitán Mr. Louis Rossy, procedía de Marsella y, con un cargo de efectos varios, se encontraba en ruta con destino al puerto italiano de Ajaccio. Del naufragio se pudo salvar toda la tripulación.

Tan pronto como llegó la noticia a la población vecina de Fornells, se telefoneó al director de Sanidad del puerto de Maó, señor Camps, y al vicecónsul francés, señor Valls, quienes debían de tomar las medidas oportunas tratándose de un barco con bandera extranjera. El día 14 de febrero estaba previsto que salieran a subasta sus restos pero, a causa de un fuerte temporal del N, se tuvo que retrasar su venta hasta el día 21 del mismo mes.

> 1.39 *ALIKI*

El 10 de diciembre de 1875 se encontraba fondeado en las inmediaciones de la *Illa de l'Aire* pidiendo socorro el bergantín-goleta de pabellón francés denominado ***Aliki***, que iba al mando del capitán Mr. Jules Scalier con 7 tripulantes a bordo, procedente de Nueva Barcelona (Venezuela). Era portador de un cargamento de semilla de algodón y habían transcurrido en el momento del accidente 77 días de navegación. A causa de los últimos temporales tenía averiado su timón y, a resultas del percance, se había abierto una importante vía de agua que le impedía ganar el puerto de Maó a donde pretendía llegar a fin de reparar los diferentes daños sufridos. A todo ello cabía añadir que su tripulación se encontraba terriblemente agotada, estando incluso enfermos dos miembros de la misma.

Tal situación llegó rápidamente a oídos del vicecónsul francés don P.B. Valls a través de un escrito que le remitiría el propio capitán. El señor Valls organizó entonces una expedición compuesta por varios hombres de refuerzo que además serían portadores de los víveres necesarios para la tripulación. Previamente a la salida había realizado diversas gestiones encaminadas a conseguir el concurso del vapor ***Menorca*** para que llevara a cabo el necesario remolque del velero hasta Maó.

En la tarde del día 11 salía de puerto el vapor contratado a realizar su cometido pero, tras navegar unas millas, le surgiría otro contratiempo al mismo consistente en enredar con su hélice una estacha de grueso calibre que se encontraba flotando a la deriva en mar abierta que le provocaría unas horas de retraso, las suficientes como para que se estableciera un duro temporal -que estaba anunciado- y que le impediría realizar su misión. Por fin el día 13 se lograba rescatar al velero, que podría ser entrado a remolque en Maó, obteniendo la libre plática por parte de las autoridades sanitarias el día 20. Tras reparar las averías sufridas, a los pocos días, podía reanudar viaje, abandonando definitivamente estas aguas.

> 1.40 *VAAREN*

El 10 de diciembre de 1875 entraba en Maó de arribada forzosa la brik-barca noruega ***Vaaren*** al mando de su Capitán Mr. Ole Pedessen. El motivo de tener que entrar en puerto había sido originado por una vía de agua que se le había abierto, siendo portador de un cargamento de mármoles, cáñamo, aceites y maíz. Procedía del puerto de Liorna y su destino era el británico Bristol. Su tripulación la formaban 10 hombres.

> 1.41 *SEUD*

El día 9 de diciembre de 1876, de arribada forzosa y con avería, fondeaba en Maó la goleta inglesa denominada ***Seud***, de la matrícula de Guernsey. Su capitán era Mr. Peter Couper y llevaba como

dotación a 5 tripulantes. Su cargamento era de naranjas con procedencia del puerto de Palermo y su destino Newcastle (Inglaterra). En el momento de entrar en puerto llevaba 17 días de navegación. La avería se había producido a resultas de una colisión con el barco de su misma nacionalidad nombrado ***Agenoria*** a las siete y media de la mañana de ese mismo día, a unas 35 millas al S de Menorca. Los daños estaban constituidos por una considerable rotura de su aparejo, arboladura, bauprés e incluso parte de su obra muerta. El remolque hasta el mismo puerto de Maó lo realizó el otro barco implicado puesto, tras la colisión, el ***Seud*** había quedado desde ese momento sin gobierno.

> 1.42 *BANKSIDE*

El 15 de marzo de 1877 entraba en el puerto de Maó, de arribada y con avería, la corbeta de nacionalidad inglesa ***Bankside***, de 435 toneladas de desplazamiento y que estaba al mando del capitán Mr. James Wilson-Watts. Su dotación la componían 12 tripulantes y era portadora de un cargamento de asfalto. El barco procedía de Londres y tenía como destino Sète, siendo el de su arribada a Maó el 46º día de navegación.

Según cuentan los medios de comunicación de la época una curiosa anécdota aconteció a bordo de este barco y fue que, su responsable, una vez desembarcado a tierra, explicó que los hechos acaecidos fueron que sobre las cuatro de la madrugada del día 14 y a unas 55 millas al N de Menorca, al parecer un golpe de mar le había arrebatado uno de sus tripulantes sin que se pudiera hacer nada en absoluto por evitarlo, al haber ocurrido sin que nadie se percatara de ello. En estas condiciones, estando fondeado en puerto, y siendo ya la noche del día 16, al ir otro de los tripulantes a sacar carbón de una de las carboneras del barco, de pronto dio con un cuerpo blando, lo que causaría un gran sobresalto al pobre hombre. Sin fuerzas en sus piernas, resultado lógico del temor que se había apoderado del marinero, subió como pudo la escala yendo a buscar a sus compañeros. Pero no le salían las palabras. Por fin, una vez conseguido explicar a los asombrados oyentes su descubrimiento, bajaron a ver de qué se trataba. La sorpresa fue mayúscula al descubrir que lo que había encontrado su compañero era nada menos que el tripulante que se creía desaparecido. El hombre estaba vivo, pero no hablaba, por lo que el capitán ordenó evacuarlo inmediatamente al Hospital Civil de la ciudad donde quedó ingresado junto con otros tres, que se hallaban enfermos como resultado de las vivencias del impresionante temporal en que se habían hallado inmersos y de cuyas consecuencias no acababan de sobreponerse. Según parece, el tripulante desaparecido, al observar la violencia del temporal que había sorprendido al ***Bankside***, presa de un enorme terror, se había escondido en lo más recóndito del barco. Pero aún habría más: El buque había quedado fondeado en aguas de *Calallonga* en espera de recuperar a sus tripulantes y terminar de pasar la cuarentena a que lo habían sometido las autoridades sanitarias del Lazareto. En la madrugada del día 4 de abril, tras embarcarse en uno de los botes el piloto y el grumete para desplazarse a tierra, fueron sorprendidos por una racha de viento que hizo zozobrar a su frágil embarcación, con el resultado de ir a parar ambos al agua. El piloto sabía nadar, pero no así el joven grumete, por lo que el primero acudió inmediatamente en ayuda del segundo. Llegado a su vera, le lanzó un remo para que pudiera asirse y mantenerse a flote. También les fue lanzado un salvavidas desde el barco. Ambos fueron nadando hasta la orilla, adelantándose el piloto por aquello de tener más experiencia y en la confianza de que el joven podía hacerlo, también, perfectamente. Sin embargo, poco después y sin causa aparente, el piloto se sumergía lentamente en las aguas. Al llegar a su altura, el grumete lo halló boca abajo y aparentemente sin conocimiento. Gritó tan fuerte como pudo hacia sus compañeros que les estaban observando desde la borda del barco para que acudieran en su auxilio, mientras tiraba de él hacia tierra. Cuando pudo ponerse en pie llegaban sus compañeros, quienes le ayudaron a sacar del agua al infortunado piloto. Trasladado rápidamente al Hospital Civil, no pudieron conseguir reanimarlo los médicos, que hicieron todo lo posible por salvarlo. El marino debió de sufrir un ataque cardíaco en tales circunstancias, que le segó la vida.

> 1.43 *TERPSICORA*

En la tarde del 9 de abril de 1882 se presentaba a la vista del puerto de Ciutadella un bergantín-goleta que estaba demandando auxilio. Inmediatamente se respondería a la ayuda

solicitada haciéndose a la mar varias embarcaciones tripuladas por pescadores de la localidad, ayudadas por el escampavías ***Santiago***. Tras grandes esfuerzos conseguían dejarlo convenientemente fondeado y con buen resguardo cuando apuntaba ya la noche. El buque, denominado ***Terpsicora***, que estaba al mando de su capitán Mr. George Nielsen, enarbolaba bandera danesa y procedía del puerto de Cagliari. Era portador de un importante cargamento de sal y los motivos que habían obligado a su capitán a pedir auxilio fue la aparición súbita de una vía de agua en la bodega que ponía en serio peligro la seguridad de la embarcación. Había sido avistado a unas dos millas de la bocana y el hecho de ser un día de bonanza en la mar y observar que el buque solicitase auxilio fue motivo para que llamara doblemente la atención de la población. En el momento de producirse la avería el barco navegaba hacia Copenhague (Dinamarca).

Hacía tres días que se había abierto la vía de agua y por ello su tripulación se había ido turnando sin descanso en la manipulación de las bombas de achique. Llegados a Ciutadella, los tripulantes se encontraban extremadamente agotados, por lo cual, una vez obtenida la libre plática, era entrado el barco en puerto convenientemente amarrado y sustituidos sus tripulantes por numerosos voluntarios de la población que se hicieron cargo de que las bombas continuaran con su vital función. Los trabajos prosiguieron por espacio de toda la noche y, al amanecer, se iniciaban las labores de descarga de su cargamento para poder reparar convenientemente la avería que amenazaba la supervivencia de la embarcación. En la tarde del día 12 llegaba el cónsul de Dinamarca para resolver personalmente todos los trámites necesarios derivados de la estancia y reparación. Mientras estuvo navegando en precario debido a la vía de agua, el ***Terpsicora*** se había cruzado con otro bergantín de la matrícula de Estocolmo (Suecia), al que se solicitó la cesión de dos de sus tripulantes para colaborar en el salvamento, petición que le sería concedida por el capitán sueco. El día 19 de mayo reanudaba su viaje una vez reparada totalmente la vía de agua.

> 1.44 *TÁCITO*

Al anochecer del día 15 de junio de 1882 fondeaba en el puerto de Maó el bergantín de pabellón austrohúngaro denominado ***Tacito***. El buque, de 588 toneladas de desplazamiento, 12 tripulantes incluido su capitán y matrícula de Ika-Lovrana, se dirigía hacia el puerto de Filadelfia. Era su capitán Mr. Anthony Stangher, siendo portador de un cargamento de mineral. La partida había tenido lugar desde el puerto de Philippewille y la avería se había producido al quinto día de navegación. Sorprendido por un imponente temporal que había levantado mar gruesa, comenzó a tener dificultades para la navegación. Cayó el viento, continuando la mar en las mismas condiciones y, en esta situación, se producía la rotura del palo trinquete que, al caer, destrozó uno de los botes de salvamento al que convirtió completamente en astillas. No se produjeron accidentes o desgracias personales e incluso pudo recuperarse el palo fragmentado y su aparejo, por lo que recibió órdenes de sus armadores de que procedieran a reparar la avería en el mismo puerto de Maó.

> 1.45 *PROGRESO*

Sobre la una y media de la madrugada del día 2 de julio de 1882, la embarcación tipo balandra denominada ***Progreso***, con matrícula de Ibiza y tripulada por cuatro hombres, naufragaba al colisionar contra la restinga de la llamada *Punta de Rafalet*. Tenía esta embarcación un desplazamiento de 7 toneladas y se dedicaba al transporte de grano, habiendo salido seis días antes del puerto de Eivissa, llevando como destino el de Maó. Aquella noche estaba establecido un fuerte temporal de SE (*xaloc*), con el resultado de levantar en la mar fuerte marejada. El barco navegaba a vela y, al calcular erróneamente la maniobra, le falló la virada, siendo lanzada la balandra por las olas contra las rocas, quedando varada, quebrándose el palo y perdiéndose con ello el aparejo. Pudo salvarse su tripulación, así como la documentación del barco pero, al final, se perdieron tanto éste como la carga transportada.

> 1.46 *MARIANNE*

En la noche del 12 de septiembre de 1883 la goleta de bandera francesa denominada



Marianne, que desde Argel se dirigía hacia el puerto de Cannes con un cargamento de cebada, naufragaba en las aguas de la costa norte de Ciutadella. Al parecer, durante el accidente ocurrido en el punto conocido como *Macar de sa Teula*, habían desaparecido el capitán y tres marineros de la tripulación, formada por cinco hombres mientras que, los otros dos, habrían logrado alcanzar la costa a nado y salvarse de perecer. Auxiliados en tierra, se alertó del hecho al juez municipal así como al personal del Departamento de Sanidad, al propio tiempo que era informado el vicecónsul de Francia que no tardaría en presentarse en el lugar de los hechos.

La meteorología era realmente adversa, al estar dominando un fuerte temporal de tramontana acompañado de copiosas lluvias, que dificultaban sobremanera tanto la visibilidad como las operaciones de búsqueda y rescate. Ni rastro se encontraría de los otros tripulantes ni esa jornada ni en las que les prosiguieron. Por fin el día 19, al encontrarse en la zona el payés del predio *S'Almudaina* y estar observando la línea de costa, creyó distinguir flotando lo que parecían ser dos cuerpos humanos. Bajó inmediatamente hacia el punto en que se encontraban y pudo comprobar consternado que, efectivamente, aquello eran dos cadáveres pertenecientes a unos hombres que resultaban totalmente irreconocibles debido al avanzado estado de descomposición que presentaban. Se partió inmediatamente y a lomos de caballerías a avisar a la autoridad judicial, que destacó a dos de sus miembros con las órdenes expresas de que si se podían identificar los cuerpos hallados fueran transportados hasta el Cementerio Católico de Ciutadella y, de no ser posible, que se enterraran allí mismo. Así se hizo y, una vez reconocidos, los funcionarios ordenaron que ambos cuerpos fueran enterrados allí mismo, lo que se efectuaría a unos 10 metros escasos de la orilla.

> 1.47 *ISKRA*

Sobre las tres de la tarde del día 24 de agosto de 1887 embarrancaba en el lugar conocido como cala *en Carbó*, situado en la costa norte del término municipal de Ciutadella, la embarcación de pabellón austríaco denominada ***Iskra***, de la matrícula de Cattaro, que iba al mando del Capitán Mr. Sikolo Ramenarovisch. A la embarcación siniestrada, de 478 toneladas de desplazamiento y doce tripulantes, se le había producido una importante vía de agua imposible de controlar. Procedían del puerto de Marsella y transportaban en ese viaje un cargamento de tejas, baldosas y cemento con destino al de Montevideo. A causa del accidente no tan sólo se perdería el barco sino también su cargamento. Su tripulación resultó sana y salva del percance pero tan sólo pudieron recuperarse el velamen y parte de la obra muerta del casco. El resto había desaparecido con el temporal.

> 1.48 *CORTÉS*

Sobre la una de la madrugada del día 3 de febrero de 1889 la goleta española denominada ***Cortés*** naufragaba en el lugar denominado *Macar Reial*, sito en la línea de costa del predio *Mongofra Nou*.

Matriculada en Palma de Mallorca, estaba comandada por su capitán don Rafael Bonet, llevando una tripulación de otras seis personas. Procedía del puerto de Bona y portaba un cargamento de 185 cascos de pipería llenos de agua como lastre en navegación con destino al puerto alicantino de Santa Pola. Sus tripulantes pudieron ganar tierra con facilidad, siendo atendidos por varios menorquines que se encontraban celebrando una partida de caza y pesca esos días y que se encontraban refugiados en una pequeña construcción denominado *sa Caseta de Ciment*, que


ES MACAR REIAL

se hallaba situada a unos 300 metros del lugar del accidente. Eran dichas personas don Manuel Beltrán, don Francisco Capó, don Antonio Taltavull, don Andrés Corantí y don Manuel Oribe.

A eso de las cinco de la mañana habían comenzado a ladrar los perros de la partida de caza de una forma no habitual por lo que los cazadores comprendieron que algo estaba ocurriendo en la zona exterior del refugio. Uno de ellos se asomó a ver qué ocurría y entonces comenzó a escuchar unos gritos que provenían del interior de la *marina* (sotobosque), bastante espesa en esa zona en esa época, por cierto. Tras escuchar a su compañero salieron también los demás y comenzaron a buscar, comprobando que los gritos provenían del lado de la mar. De improviso aparecieron ante ellos tres hombres semidesnudos y totalmente empapados de agua, que resultarían ser parte de la tripulación del ***Cortés*** que avanzaban a través de la vegetación completamente sumidos en la


ES MACAR REIAL (MONGOFRA NOU)

oscuridad de la noche y, como es de suponer, venciendo innumerables obstáculos.

Tan pronto fue aclarada su presencia en aquella zona y a tan intempestivas horas, fueron llevados al interior del refugio por dos de los cazadores, mientras los otros, siguiendo las indicaciones de los náufragos, salían a rescatar al resto de la tripulación llevando consigo cabos y otros útiles que les servirían para poder realizar el salvamento con el máximo de garantías. Sin embargo tales operaciones no serían necesarias puesto que el resto de la tripulación había alcanzado ya la tierra firme por lo cual, poco después, se encontraban todos en el interior del refugio.

Los cazadores sirvieron alimentos y bebidas calientes a los maltrechos marinos que, poco a poco, se irían recuperando. A ello habrían contribuido también la ropa seca que les fue facilitada y al confortable calor ofrecido por la chimenea que allí estaba encendida. Ya recuperados y entrados convenientemente en calor, el capitán explicó a los cazadores las circunstancias que habían condicionado a la goleta a terminar entre las rocas de la costa menorquina. El viaje había transcurrido sin novedad hasta que por la tarde se había desencadenado un duro temporal que arreció sobremanera con la entrada de la noche.

El embravecido oleaje, el viento huracanado del SE y la terrible cerrazón originada por las copiosas lluvias que impedían avistar ningún objeto fueron el detonante para que el barco se encontrara perdido y pronto sin gobierno, arrastrado a merced de las olas hasta que a la una de esa madrugada embarrancaba violentamente en *es Macar Reial*, una cala que tiene situada más o menos a su través a la *Illa gran d'Addaia*. Inmediatamente, tanto la tripulación como su capitán, se lanzaban a las frías aguas intentando alcanzar la tierra firme, donde podrían estar a salvo ya que el barco, clavado entre las rocas, continuaba siendo castigado violentamente por las enfurecidas olas. Pudieron llegar todos a tierra gracias a su tenacidad, pero ignoraban dónde podían hallarse debido a la fuerte oscuridad dominante.

Varios de ellos decidieron comenzar a caminar al mismo tiempo que lanzaban gritos de socorro con la esperanza de que alguien pudiera escucharles. Tropezaban continuamente y recibían fuertes arañazos por parte de la espesa vegetación de la zona pero aun así continuaban avanzando. Como se ha citado quienes primero advirtieron su presencia fueron los perros de los cazadores menorquines que con sus ladridos pondrían sobre aviso a sus dueños. Poco después, uno de los cazadores montaba en un carruaje y se dirigía a Maó con el fin de avisar a la Autoridad de Marina, haciendo una parada previa en las casas de *Mongofra Nou*, cuyos payeses ofrecerían toda su hospitalidad a los náufragos al conocer la historia. El comandante de Marina ordenó el desplazamiento de personal adecuado al lugar de los hechos con el fin de intentar el rescate de la embarcación, levantándose el correspondiente informe del naufragio. Se consiguió recuperar el cargamento y el velamen, pero sería totalmente inútil hacerlo con la embarcación, que había quedado destrozada a consecuencia de los embates de la mar y siendo como era, aquella, una zona extremadamente rocosa. Todo el material recuperado sería subastado posteriormente en Maó por su patrón, quien era a su vez el propietario de la desafortunada goleta.

> 1.49 *PERSEVERANCE*

El 14 de febrero de 1889 fondeaba de arribada forzosa en el puerto de Maó el vapor de bandera inglesa denominado ***Perseverance***. El buque tenía varias averías en su casco consistentes en pequeñas vías de agua que le impedían continuar su ruta de navegación con total seguridad. Desplazaba la nave 777 toneladas e iba al mando su capitán Mr. J. Fécar. El día 15, miembros del equipo de la Sección de Buceadores de la Base Naval se dedicaron a reconocer la obra viva del barco, en busca de las aberturas que provocaban las vías de agua. A pesar de la meticulosidad con que se había llevado a cabo la operación no fue posible localizar el origen de las filtraciones. En vista de ello se acordó llevar a cabo la descarga de las bodegas de proa que, una vez realizado, dejó al descubierto el problema. Tras ser convenientemente reparadas, el día 20 se hacía nuevamente a la mar en demanda del puerto de Nápoles, hacia el cual estaban navegando en el momento de producirse el accidente.

> 1.50 *ANITA*

El día 2 de abril de 1889, entrando en el puerto de Maó la polacra-goleta denominada ***Anita***,

perteneciente a la matrícula de Maó y propiedad del armador don Miguel Estela, era abordada por el vapor ***Nuevo Mahonés***, propiedad de la Sociedad Mahonesa de Vapores. Consecuencia de este accidente, fue que la polacra quebró el botalón y el bauprés, mientras que el vapor sufría diversas averías en la barandilla del alcázar y en un pescante. Para resolver el conflicto surgido como consecuencia del abordaje, fueron nombrados unos intermediarios que resultaron ser don Juan Clar por parte de la propietaria del vapor y don Benito Mercadal, por parte del armador de la polacra. El fallo fue que el coste de las averías sufridas por el ***Anita*** serían satisfechas en una cuarta parte por el capitán del ***Nuevo Mahonés***, don Francisco Cardona; otra cuarta parte por el práctico del puerto don Pedro Fluxá y, la mitad restante, por la Sociedad Mahonesa de Vapores. El vapor ***Nuevo Mahonés*** fue adquirido por su propietaria a la naviera catalana Pablo María Tintoré, ostentando en ese momento el nombre de ***Duero***. Construido en unos astilleros británicos y botado en 1856, disponía de las siguientes características constructivas: 60,00 metros de eslora, 8,00 de manga y un desplazamiento de 398 toneladas. Tenía proa de violín y botalón. Su cámara principal se encontraba más o menos en el centro, mientras que el puente estaba ubicado en la popa. La armadora mahonesa lo adquirió en 1880 pasando a ser registrado en la matrícula de Maó.

> 1.51 *ORÁN*

Cuando el 25 de enero de 1890 se encontraba en plena navegación el vapor ***Orán***, tras haber zarpado del puerto de Marsella con rumbo al de Sète, sería sorprendido por un violento temporal del N que venía acompañado de fortísimas rachas de viento huracanado que obligarían a su capitán, Mr. Bousquets, a dar popa al mismo para poder mantener con seguridad al buque vistos los graves problemas que le estaba ocasionando. El vapor, con un desplazamiento de 455 toneladas y con un cargamento de vino y granos, fue derivando empujado por la imponente mar hasta la costa de Menorca, logrando finalmente refugiarse en Maó tras entrar de arribada.

Su tripulación la componían 25 hombres y era propiedad de la Compagnìe Tonache. Como se ha citado, había zarpado el mismo día 25 de Marsella, habiéndole sobrevenido el temporal sobre las diez de esa misma noche. En el transcurso del accidentado viaje, el fuerte balanceo impelido por la mar había logrado partirle los obenques de estribor del palo trinquete, lo que le causaría su pérdida y, por consiguiente, la del mastelero del palo mayor. A las doce del mediodía del 3 de febrero, una vez reparadas todas sus averías, se hacía de nuevo a la mar reanudando viaje.

> 1.52 *JOAQUINA*

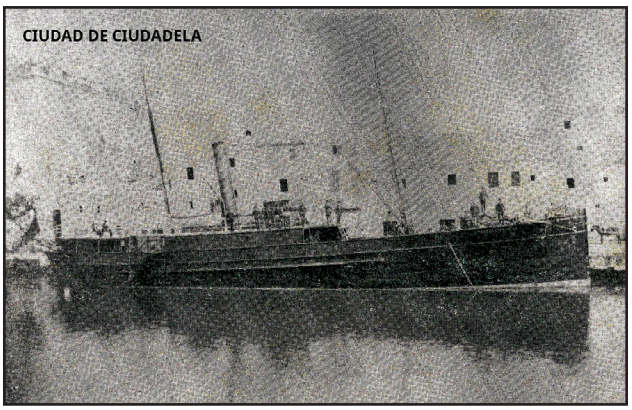
El 1 de febrero de 1890 entraba de arribada en el puerto de Ciutadella la balandra denominada ***Joaquina***, de la matrícula de Altea (Alicante) la cual, tras haber salido del puerto de Marsella, había sido sorprendida por un recio temporal del Golfo de León. La tripulación tuvo que mantener una dura lucha contra los formidables golpes de mar originados por los vientos huracanados que arrasaron la cubierta de la balandra llevándose consigo incluso su pequeño bote de salvamento. Debido al mal cariz que mantenía el temporal, el patrón ordenó arrojar al mar gran número de los sacos de harina que transportaban intentando mantener la estabilidad de la embarcación, objetivo que conseguirían al lograr entrar en el puerto de Ciutadella. Una vez amarrados, quedaron varios días reparando averías antes de hacerse nuevamente a la mar.

> 1.53 *NUEVA ESTRELLA*

En la madrugada del lunes 14 de abril de 1890 tenía lugar el embarrancamiento en la *Platja de Binissafúller* del pailebot de nacionalidad española y matrícula de Ciutadella *Nueva Estrella*. De este suceso, afortunadamente, saldría indemne la totalidad de la tripulación compuesta por cinco hombres, llevando también a bordo a un pasajero. El barco procedía del puerto de Argel y transportaba un cargamento de salvado con destino a Ciutadella. A la una de la madrugada y debido al fuerte ventarrón del SW, unido a la completa cerrazón existente, el pailebot averiaba seriamente su timón, quedando desde ese momento sin gobierno. Una fuerte ráfaga unida a las impresionantes olas que dominaban el paraje, lo arrastraron inexorablemente contra la costa,

afortunadamente en zona de playa, a la que embistió violentamente quedando completamente varado sobre la arena de la *Platja de Binissafúller*.

Alertados del suceso, inmediatamente se desplazaron al lugar miembros de la Comandancia de Marina para hacerse cargo de la situación y organizar el salvamento. A primera hora llegaban varios buzos de la Unidad de Defensas Submarinas de la Base Naval procediendo a realizar un detenido reconocimiento de la obra viva, de cuyo informe se desprendería que el pailebot había perdido con el encontronazo su pie de roda, lo que le ocasionaría la correspondiente vía de agua. El día 15 se llevaba a cabo el traslado de la carga y materiales depositados en las bodegas de proa hacia la popa, con el fin de lograr levantar la parte averiada, a ser posible que aflorara fuera del agua y poder realizar una reparación de fortuna que permitiera remolcarlo hasta los puertos de Maó o de Ciutadella, donde sería posteriormente reparado completamente. En principio se pensaba para realizar el transporte con el remolcador de la draga, ***Medina***, que se encontraba realizando trabajos en el puerto de Maó.



El día 17 el vapor ***Ciudad de Ciudadela***, perteneciente a la Compañía de Navegación (propietaria igualmente del pailebot siniestrado), se desplazaba a primeras horas de la mañana, hasta la cala portando a numerosos *ciutadellencs* a bordo que se habían embarcado en una excursión marítima por la costa sur menorquina aprovechando la operación de remolque que se iba a realizar. Sin embargo, el ***Nueva Estrella*** había comenzado a maniobrar a primera hora de la mañana contando con la ayuda de dos lanchas, que lo habían situado fuera de puntas. En aguas libres recibiría el cable del remolque del vapor, que le conduciría hasta el puerto de Ciutadella, a donde llegaría pasadas las once de la mañana. La Compañía de Navegación emitió un comunicado agradeciendo vivamente la labor realizada por el comandante de Marina, personal de la Base Naval, Guardia Civil y Carabineros. El incidente había finalizado, en contra de los temores iniciales, felizmente.

> 1.54 *ELISA*

Se encontraba navegando con destino a Marsella, de noche, el bergantín-goleta de pabellón inglés denominado ***Elisa***, cuando sobre las cuatro de la madrugada del día 18 de noviembre de 1891 colisionaba contra la costa menorquina en el punto conocido como *Es Tamarells*, anexo a *sa Torre d'en Penjat*, produciéndose su naufragio. Iba el barco al mando de su capitán Mr. K. I. Hermanson y procedía del puerto de Petea (Rumanía), realizando en ese viaje un transporte de hierro y tablones de madera con destino al anteriormente citado, llevando en el momento del accidente un total de 110 días de navegación. Con el accidente se perdía tanto el buque con su documentación, como la carga de la que era portador. Se dio la casualidad de que al percatarse del accidente se personaron varios voluntarios que ayudaron a rescatar a sus tripulantes, pero no así a un muchacho perteneciente a la misma tripulación que, impaciente por salvarse, se había echado por su cuenta al agua pereciendo ahogado entre las olas, sin que sus compañeros pudieran hacer nada para evitar la tragedia.

> 1.55 *DESPHINA*

El día 22 de noviembre de 1896, un barco de pabellón griego se encontraba al sur de la isla. Había navegado rumbo al puerto francés de Sète con procedencia del griego de Kyrenio, viéndose obligado a tener que correr un fortísimo temporal del N que, tras averiarlo seriamente, lo arrastró hasta el *Baix d'en Caragol*, donde embarrancaría inevitablemente tras colisionar con el mismo. Había quedado sin gobierno al encontrarse cerca de Marsella, y las corrientes y el abatimiento por efectos del viento lo habían arrastrado hasta esta zona. El barco era del tipo goleta y tenía por nombre ***Desphina***. Tras la fuerte colisión con el bajo quedó en muy mal estado, hasta

el punto de dañarse incluso sus dos palos. Tan sólo lograría salvarse el velamen y diversos objetos que se encontraban en su interior, siendo todo ello posteriormente subastado y adquirido por un comerciante de Maó llamado Sebastián Pons Hernández, por la cantidad de 510 pesetas. Su cargamento era de algarrobas que iban destinadas a la fabricación de alcohol. El barco quedó sobre el bajo tal y como lo abordó, tumbado de costado. Su tripulación logró alcanzar la tierra firme, salvándose de aquel percance todos sus miembros milagrosamente.

> 1.56 *LEALTAD*

El 16 de enero de 1900 llegaba averiado al puerto de Ciutadella el velero nombrado ***Lealtad***, como consecuencia de haber salido de una complicadísima travesía. El pailebot así denominado y perteneciente a la matrícula de Ciutadella, había zarpado de L'Alghero (Cerdeña) al mando de su patrón, el *ciutadellenc* don Simón Benejam Capella, el día 6 del mismo mes a las ocho de la mañana. Hacía buen tiempo, tanto, que había navegado a una velocidad media de 8-9 nudos a la hora.

Serían aproximadamente las doce de la noche cuando se desencadenaba un duro temporal, acompañado de cuantioso aparato eléctrico, granizo y viento huracanado, encontrándose entonces el barco a más de cincuenta millas de las costas de Menorca. El viento seguía en aumento, frenando su avance, hasta el punto de mantener con el mismo una terrible lucha que duraría tres largas jornadas. Tal sería el embate que tendría que soportar la embarcación que sus tripulantes no pudieron llevarse a la boca ni un sólo bocado en ese lapsus de tiempo. Al cabo de siete días, navegando siempre de proa, devisaban el faro de Formentera, para descubrir al siguiente día las costas de Mallorca, que lograrían ganar con sumo esfuerzo para poner seguidamente rumbo a las de Menorca.

El pailebot ***Lealtad*** sufrió la rotura del bauprés, así como los aparejos y herrajes del botalón aunque, por fortuna, lograría resistir todo el temporal el trinquete ya que de haberlo perdido el naufragio hubiera sido seguro, aún a pesar de las excelentes cualidades de su construcción y de la sobrada experiencia tanto de su patrón como de los miembros que formaban su tripulación. De acuerdo con la solemne promesa que hicieran estos marineros en alta mar en pleno fragor del temporal, en los momentos en que más ensordecedor era el viento y cuanto más fuerte era su lucha contra las gigantescas y embravecidas olas de la mar, acudieron en la mañana del día 16, en comitiva que encabezaría el propio patrón, a ofrendar la vela del trinquete del velero a la Iglesia de Santa Clara. Tras un solemne acto eucarístico, la vela donada era bendecida.

> 1.57 *BOUGIANEN*


N. 130 Mod. N. 10

REGNO D'ITALIA

MINISTERO DELL'INTERNO

PATENTE DI SANITÀ

Noi, Prefetto della provincia di Catania

Presidente del Consiglio provinciale di Sanità

facciamo ampia fede che il bastimento sottodescritto partì da Catania nelle condizioni che seguono debitamente constatate:

Tipo Goletta
Denominazione « Bougianen »
Bandiera Italiana
Tonnellate 121. 69
Cannoni
Appartenente al porto di Genova
Destinazione Barcellona
Nome e cognome del capitano Barsello Narciso
Nome e cognome del medico di bordo Antonio

Stato igienico del bastimento Buono
Stato igienico dell'equipaggio
Stato igienico dei passeggieri
Viveri e provvigioni di bordo
Alcuno

El 5 de junio de 1900 el comandante militar de Marina de Menorca notificó a la Estación Sanitaria del Lazareto de Mahón que el juez municipal de la población de Es Mercadal, le participaba que en el *Cap de Cavalleria*, en la costa norte de la Isla, había naufragado un buque de bandera italiana. A raíz del suceso, la autoridad de Marina había reclamado la presencia en el lugar de los hechos del vicecónsul en Menorca de dicho país.

El buque, una goleta denominada ***Bougianen***, desplazaba 121 toneladas y estaba matriculado en Génova. Su capitán se llamaba Narciso Antonio Barsello y su dotación estaba formada por seis hombres. En el momento de suceder el desgraciado accidente, llevaba



N. 180 Mod. N. 10

REGNO D'ITALIA

MINISTERO DELL'INTERNO

PATENTE DI SANITÀ

Noi, Prefetto della provincia di Catania

Presidente del Consiglio provinciale di Sanità

facciamo ampia fede che il bastimento sottodescritto partì da Catania nelle condizioni che seguono debitamente constatate:

Tipo Goletta
Denominazione "Pasquiano"
Bandiera Italiana
Tonnellate 121.69
Cannoni
Appartenente al porto di Riposto
Destinazione Barcellona
Nome e cognome del capitano Battista Vario
Sb. del medico di bordo
Equipaggio, compreso il capitano Lei 16
Passeggieri Nessuno
Carico Fave

Stato igienico del bastimento Buono
Stato igienico dell'equipaggio
Stato igienico dei passeggieri
Viveri e provvigioni di bordo
Acqua
Malati a bordo Nessuno

Attestiamo inoltre che lo stato sanitario di questo paese e suoi dintorni continua ad essere soddisfacente, e che non vi esiste alcun caso constatato o semplicemente sospetto di peste bubonica del Levante, febbre gialla di America, colera-morbus asiatico o di altra malattia che possa interessare la pubblica salute.

In fede di che, noi suddetto, munito del sigillo di questa Prefettura.

Rilasciata in [illegible] li 16 del mese di Marzo 1900 del

IL PREFETTO

DI RIPOSTO

14 días de navegación tras que efectuara su salida del puerto de Catania siendo portador de un cargamento de 185 toneladas de habas a granel, habones y otros artículos. Su destino era el puerto barcelonés. Sin embargo, sobre las diez de la mañana del 4 de junio y debido a la gruesa mar reinante en el Golfo, estando al través del *Cap de Cavalleria*, sufría un corrimiento de su carga, resultado de un fortísimo golpe de mar. El barco quedó sin gobierno, no respondiendo desde entonces su timón. A la vista del estado en precario en que se encontraban navegando y del inminente peligro que amenazaba tanto al barco como a su tripulación, ordenó el capitán a sus hombres embarcar en uno de sus botes auxiliares con el fin de salvaguardar sus vidas y evitar tener que lamentar desgracias personales. Así sucedió y tras sortear dificultosamente el cabo se hizo abandono del buque, el cual se estrellaba poco después, quedando completamente destrozado, a la altura de la bocana del puerto de *Sanitja* en los escollos denominados *des Càrritx*.

Con el bote se llegaba a desembarcar en la playa próxima a los citados escollos, la cala *Viola de Ponent*. El barco era portador del certificado de poseer patente limpia extendida por el vicecónsul español destinado en el puerto de Catania el 14 de mayo último. Hay que señalar que en este naufragio no acaecieron desgracias personales. Los últimos momentos de la goleta habían sido avistados por el primer *faroler* (torrero) del faro y tras dar el aviso, los náufragos eran atendidos por los payeses de las fincas inmediatas, siendo alojados finalmente en el predio de *Santa Teresa*. El buque había quedado con sus fondos destrozados, dándose el cargamento por perdido. Había sido construido en agosto de 1899 siendo éste su segundo viaje de importancia. Hasta el 15 de junio el agente consular decidió abrir un plazo de admisión de ofertas para la compra de los restos del maltrecho casco, aparejos y demás objetos que estaban en las bodegas del barco. La oficina de la subasta se montó en una de las dependencias del Ayuntamiento de Es Mercadal. Otros objetos a subastar consistieron en las anclas, cadenas, jarcias y palo trinquete. En la cala *Viola de Ponent* se encontraban el casco, velamen y otros objetos, mientras que en el *Macar Gran*, cerca de la *Punta Negra* se hallaba varado el bote de salvamento utilizado por los náufragos tras haber abandonado el barco frente a *Cavalleria*.

> 1.58 *LIFFEY*

Siendo las doce de la noche del 15 de febrero de 1901 tenía lugar el naufragio del velero italiano ***Liffey***, de 1.180 toneladas de desplazamiento, en aguas de la playa de *Son Aparets*, en la costa sur ciudadelana. Se salvaron tanto la tripulación, formada por veinte hombres al mando de su capitán Sig. Mariano Gennaro, como el pasaje que viajaba a bordo. En el momento de producirse el accidente procedía de puertos del Mar Negro, transportando un cargamento consistente en 2.600 toneladas de maíz con destino a Barcelona. Cuando el barco se encontraba a unas cincuenta millas de su destino le cogió una gran tempestad que le originaría un grave corrimiento de carga, por lo que el capitán ordenó poner rumbo hacia el resguardo que ofrecía la costa sur de Menorca, con tan mala fortuna que por la maniobra el barco fue a embarrancar directamente en la playa conocida como de *Son Aparets* (*Ets Platjals*).

Tras sufrir el encontronazo, toda la tripulación bajó inmediatamente a tierra. Como consecuencia del embarrancamiento se abrieron varias pequeñas vías de agua que, en condiciones

normales no habrían supuesto ni mucho menos la pérdida del buque pero su triste sino estuvo motivado por la naturaleza de la carga transportada en ese viaje. El maiz en contacto con el agua que penetraba fue hinchándose poco a poco, al tiempo que producía nuevos destrozos que, a su vez, aclaraban aún más el paso del agua con el resultado de que, pocos días después, el barco se había hundido. Se hallaba a pique.

Antes de que eso ocurriera y en la confianza de salvar tanto el barco como su carga, se había fletado en el puerto de Ciutadella al pailebot ***Triunfo***, el cual zarparía desde dicho punto tan pronto como amainara el temporal. Llegados al lugar del naufragio, sus veinticinco tripulantes y diversos hombres que se encontraban apostados en la playa intentaron proceder a la descarga del velero, algo que no sería posible pues, aún habiendo abonanzado, el estado de la mar no permitía efectuar ese tipo de operaciones. En vista de la situación, el ***Triunfo*** arrumbaba hacia hacia el puerto de donde había salido.

El día 20 de febrero llegaba el remolcador italiano ***Venezzia***, comandado por el capitán Sig. Angelo Faggioni con una tripulación compuesta por dieciséis hombres, de los que dos eran buzos profesionales que viajaban desplazados por la empresa armadora con el fin de recuperar en lo posible los restos del buque naufragado. Vino también un ingeniero con plenos poderes de la Societá di Asseguranza Italiana para recuperar todo lo que fuera posible tanto del barco como de su cargamento. Sin embargo, un nuevo empeoramiento del estado de la mar a primeros de marzo unido a los efectos de la apuntada hinchazón del cargamento, dió como resultado el que el casco se partiera en dos. Una semana después abandonaba también el ***Venezzia*** las aguas menorquinas, poniendo rumbo a Barcelona y Génova.

Los acongojados tripulantes del ***Liffey*** habían sido acogidos por el *l'amo* del predio *Son Aparets*, don Juan Torres, y por su propietario don José María de Sintas. El día 19 debían de embarcar a bordo del vapor ***Menorquín***, rumbo a Palma y Marsella para ser, desde ese último puerto, repatriados hacia su país de origen, merced a las gestiones realizadas por el vicecónsul italiano en Maó, don Pedro B. Valls, por intervención de su homólogo de Francia en Ciutadella don Bartolomé Mir. El barco estaba asegurado en 220.000 francos, haciéndose cargo de las operaciones de salvamento de materiales y del expediente de naufragio el representante del gobierno italiano.

> 1.59 *ANITA*

La noche del día 31 de enero de 1903 se había iniciado con un cambio atmosférico a peor, que venía acompañado de vientos con continuas y fuertes rachas y lloviznas. El 1 de febrero se había generalizado y el lunes, día 2, el temporal establecido era ya de gran magnitud. El viento se mantenía huracanado en medio de un ambiente totalmente glacial. El vapor correo ***Isla de Menorca*** había suspendido su salida con destino a Palma, no pudiendo llevarlo a cabo tampoco el martes día 3. En la tarde del día 1 había entrado en puerto a duras penas y tras tres días de dura navegación el pailebot ***Concepción*** con un pico de carga general, que fue amarrado en el *Moll de Llevant*. La polacra-goleta ***Anita***, que también había logrado entrar culminando su viaje, dejaba caer sus anclas en cala *Teulera*, para permanecer fondeado, siendo portador de un cargamento completo de cemento.



Pero no tardaría en batirle fuertemente el oleaje que se había levantado, tanto, que en la madrugada

del día 3 le hizo partir la cadena del ancla de babor teniendo que pedir auxilio al haber quedado desde esos momentos en precario. El estado del barco llegó pronto al oído del gobernador militar por parte del personal de la Mola y al del comandante de Marina, puesto que aquellos vientos continuaban siendo huracanados y la seguridad del barco se había vuelto en extremo delicada. Miembros del Arsenal facilitaron a los tripulantes del pailebot un grueso calabrote que serviría para reforzar por la banda que había quedado sin ancla haciendo firme a tierra. En el salvamento colaboró también el personal franco de servicio de la fortaleza y tras arduos esfuerzos lograban entre todos su objetivo. Habían intervenido igualmente para tender el calabrote desde tierra firme al barco en apuros la embarcación auxiliar del práctico y una lancha de vapor de la Base Naval. Según se dijo, las colosales olas levantadas en mar abierto y empujadas por el ventarrón, saltaban por encima de los *Freus*, vaciando en cala *Teulera*.

Las falúas del servicio de la penitenciaría permanecieron durante aquellos días afirmadas en sus amarres, circulando tan sólo la del Hospital Militar cruzando a la cala de *Fontanillas* de Es Castell aprovechando el mínimo resguardo que le ofrecía la *Illa del Rei*. La lancha grande de aprovisionamiento de la Mola tampoco circuló efectuando el traslado de los víveres por tierra utilizando el camino. Los vapores y pailebots que permanecían en los muelles tuvieron que reforzar sus amarras y numerosos botes se hundieron al ser llenados de agua por las violentas olas. Al vapor ***Nuevo Mahonés*** tuvieron que reforzarle las amarras miembros de la Estación Torpedista y diversos tripulantes del correo ***Isla de Menorca***. Por lo que se refiere a la chalana para uso de los funcionarios de Obras Públicas, cabe mencionar que también rompió sus amarras y de la ribera norte vino a parar a la ribera sur, al *Moll de Llevant*, donde quedó acolchada hasta ser recuperada.

> 1.60 *LUISA*

En el tramo de litoral perteneciente al predio *Son Saura*, (en el término de Es Mercadal) y en el punto denominado *Es Codolar*, naufragó el 25 de octubre de 1903 el bergantín de bandera italiana llamado ***Luisa***, cuando estaba llevando a cabo un transporte de chatarra de hierro compuesta por 500 raíles, cargado en el puerto español de Alicante, con destino al de Torre Annunciata (Nápoles). La noticia del accidente fue puesta rápidamente en conocimiento del vicecónsul italiano en Maó, don Pedro Taltavull Olives. El hombre salió presto hacia la zona del suceso para coordinar las operaciones de salvamento oportunas, al propio tiempo que pasaba a hacerse cargo de los tripulantes de la nave siniestrada para atenderles en todo lo que fuere necesario.

Sin embargo, al poco de llegar, podría constatar que la recuperación se haría difícil y con pocas garantías de éxito vista la situación del barco, pero pudo atender a los tripulantes, quienes se encontraban en tierra y en perfectas condiciones de salud. El ***Luísa*** era un bergantín matriculado en Liorna que desplazaba 278 toneladas, contando con una dotación de nueve tripulantes. Al encontrarse al través del cabo San Sebastián, en la costa de Catalunya, uno de los hombres enrolados a bordo descubrió que se les había abierto una vía de agua en el casco. Poco a poco, a pesar de ir achicando cuanto podían mediante las bombas de a bordo, comprobaron que el barco seguía embarcando agua hasta el punto de que el timón no les gobernaba correctamente, visto lo cual decidieron en ese momento poner rumbo directo a la costa de Menorca y embarrancar en la misma. Conseguido su objetivo, que no revestiría mayor problema puesto que las condiciones meteorológicas eran inmejorables, antes de saltar a tierra procuraron salvar algunos de los objetos que llevaban estibados en cubierta. El resto se fue a pique. No transcurrirían muchos días tras el accidente para que fuera subastado el cargamento de chatarra de que era portador, siendo adjudicado al industrial Lucas Carreras y Riera, de Maó.

> 1.61 *LOUISSE-ANNE*

El 20 de enero de 1904 otro fuerte temporal establecido desde hacía ya varios días continuaba castigando al área del Mediterráneo occidental. En los últimos días el barómetro se mantenía a un nivel de presión de 756,3 mm. y soplaba ininterrumpidamente un viento del NNE frescachón, con cielos cubiertos y fuertes precipitaciones de agua y granizo. A primeras horas de esa mañana un buque quería ganar el puerto de Maó. Se trataba del pailebot ***Louisse-Anne***, el cual iniciaba la maniobra con una acusada escora, al parecer, prescindiendo del práctico, con intención de ponerse cuanto antes al abrigo de los duros embates que le habían estado hos-

tigando en los últimos días hasta dejarlo en un lamentable estado. Pero no le saldrían bien las cosas a su capitán puesto que, de súbito, se encontró embarrancado sobre el *Baix des Moro*. Fué entonces cuando el práctico, desde su caseta de observación situada en Es Castell, que había seguido con preocupación la fatal maniobra llamaría inmediatamente al comandante de Marina, don Leopoldo Hasar, poniéndole al corriente de los hechos. Era de presumir a tenor de como había derivado la maniobra que una vía de agua sería segura por lo que iba a intentar auxiliarles.

De acuerdo con la autoridad naval se disponía para salir al lugar del accidente una embarcación tripulada por catorce personas dispuestas a prestar el apoyo necesario a aquellos marinos que habían naufragado. Como quiera que el pabellón que enarbolaba el barco era francés, la autoridad de Marina avisó inmediatamente al agente consular de Francia, don Juan F. Taltavull, quien se dirigió sin pérdida de tiempo al punto donde se estaba organizando el equipo de salvamento, uniéndose al grupo que iba a desplazarse por mar al lugar del acaecimiento. Tras abordarlo y subir personalmente a bordo, el agente consular se hizo cargo inmediatamente de la tripulación, la cual encontraron sin novedad. Tras organizarse el reflotamiento con el concurso de varias embarcaciones y realizados arduos trabajos se conseguía felizmente liberarlo de su asiento, siendo seguidamente remolcado para amarrarlo en el punto conocido como *Es Pouet*, muy próximo a *Calesfonts*, Es Castell.

El barco procedía de Bone (Argel) y su destino eran Saint Nazaire sûr Loire y Saint Louis du Rhône, transportando un cargamento de mineral. El barco había sido rápidamente revisado en sus calas y bodegas pudiendo comprobarse que, efectivamente, estaba haciendo agua y su cargamento era motivo suficiente para que ésta penetrara con mayor facilidad. Tras conocerse la situación, se tomó el acuerdo de proceder a su descarga en cuanto estuviese amarrado, pero como el viento seguía soplando con muy fuerte intensidad, el barco rescatado rompió de improviso sus amarras, siendo arrastrado hacia el punto más angosto en las inmediaciones de donde se le había amarrado. La situación se había complicado puesto que cabeceaba caprichosa y peligrosamente a merced de las olas y del viento, golpeándose con su vaivén en el punto en que se encontraba retenido contra las rocas más inmediatas. Se pretendió entonces remolcarlo hacia el interior del puerto para ofrecerle más resguardo pero todos los intentos de maniobrar y sacar la nave del punto en que se encontraba eran difíciles ya que la lancha dirigida por el propio práctico, por efecto del viento, caía sobre el que tenía que auxiliar, optándose finalmente por dejarlo afianzado en el mismo punto en que había sido amarrado antes de romper amarras, pero reforzando éstas debidamente, con la ayuda de las dos lanchas a vapor del Arsenal, la perteneciente a Ingenieros y la de La Maquinista. Una vez afirmado lograría finalmente resistir las negativas condiciones meteorológicas del momento.

El día 22 volvían a *Es Pouet* ambas lanchas y procedían a remolcar el barco hasta llevarlo a amarrar frente al *Moll de sa Consigna* a fin de proceder sin más a descargar el mineral transportado en sus bodegas, compuesto de hierro, cobre y plomo, lo que comenzaría a poco más de las once y media de la mañana. El ***Louisse-Anne***, un barco de 147,69 toneladas de desplazamiento, había sido construido en madera en unos astilleros de Norteamérica hacía once años. Lo mandaba el capitán de la Marina Mercante Mr. J. Blanchard y llevaba a bordo como dotación seis tripulantes. Había salido del puerto de origen el día 12 sobre las ocho de la mañana, completamente pertrechado y navegó con tiempo bonancible hasta el día 16, en que avistó las costas de Francia. Comenzó entonces a empeorar el tiempo al propio tiempo que descendía rápidamente el barómetro. Se hallaba en aquellos momentos a unas veinticinco millas de Porquerolles, habiendo marcado incluso su faro, que se avistaba claramente. El viento se volvió huracanado, aumentando, mientras que la mar descubría por momentos su bravura, variando de gruesa a arbolada y amenazando con hundir el barco. La noche se hizo cerrada, llovía considerablemente y ello ayudaba aún más a aumentar la cerrazón poniendo un trágico panorama a los tripulantes que casi habían alcanzado su destino.

El capitán tomó la decisión de virar en redondo y dar la popa a la mar, haciendo de este modo rumbo a las islas de Córcega y Cerdeña en un desesperado intento de capear el temporal evitando poner en peligro tanto al buque como a su dotación. El temporal continuaba arreciando, rasgando las velas y barriendo con toda su furia, poco después, su cubierta arramblando con todo lo que encontraba. Desapareció toda la carga que llevaba estibada sobre la misma. Poco después les seguían los botes de salvamento, el palo trinquete y las batayolas. El capitán, que llevaba personalmente la caña, viendo que aquello parecía ser el fin, optó por amarrarse al timón, no fuera que un golpe de mar lo lanzara despiadadamente al agua, lo que provocaría su muerte segura, dejando al buque sin gobierno y a merced de las olas. Ordenó seguidamente a

su tripulación que hiciera lo mismo en el palo o en otros lugares que reunieran suficientes condiciones de solidez y seguridad. Así, de esta suerte, conseguirían pasar la noche, embarcando agua y procurando achicarla con las bombas en la medida de lo posible, en un intento de evitar que aquello fuera a más. Los bandazos eran terribles y, como suele suceder, la carga corrió de banda haciendo escorar ostensiblemente el barco aumentando sus condiciones de precariedad e inferioridad ante los elementos. Allí creyó ver Mr. Blanchard el fin de su infernal viaje. Pero el viento roló sin cejar en su violencia y el hombre tuvo, también, que variar su rumbo, poniendo entonces proa hacia las costas de Menorca, que aparecerían en el horizonte al clarear el día 20. La decisión era navegar hacia el puerto de Maó e intentar ganar su abrigo seguro dada la pésima situación en que se encontraban ya tanto el barco como la tripulación.

Estaban a bordo todos hambrientos tras más de cuarenta y cuatro horas sin llevarse alimento alguno a la boca, desfallecidos y calados hasta los huesos. Llegados a las inmediaciones de la bocana, se izaron inmediatamente las banderas de petición de auxilio y de práctico. Pero no pudo estar así mucho tiempo puesto que el viento rompió o desligó uno de los nudos de la driza, yéndose todo el aparejo por los aires. En el colmo de la desesperación, el capitán había puesto proa directa al canal de entrada pero el viento le hizo arribar con el resultado de caer de lleno sobre el *Baix des Moro*.

A través del agente consular de su país Mr. Blanchard realizó todos los trámites del expediente del accidente, al propio tiempo que daba parte tanto al armador como a la casa aseguradora del pailebot de todos los detalles relativos al mismo. Por fin, una vez convenientemente reparados todos los destrozos sufridos y resueltos todos los trámites, el 30 de abril volvía a hacerse a la mar dispuesto a continuar viaje.

> 1.62 *Gánguil* en cala en Caldés

El 5 de febrero de 1906 comenzaba a circular la noticia de que en la zona de ***Favàritx*** había naufragado otro buque. El rumor había tenido su origen en un hallazgo realizado por el guarda jurado del predio *Capifort* al cual pertenece la zona indicada. El propietario de la finca don Guillermo de Olives junto con su empleado se habían desplazado seguidamente hasta Maó para dirigirse hasta la Comandancia de Marina para dar conocimiento de los hechos que avalaban tal suposición. El domingo día 4 por la tarde, el guarda había observado que las olas arrastraban hasta la costa un gran número de maderos, en cantidad suficiente como para determinar que tenían que pertenecer a una embarcación que posiblemente habría naufragado.

El lunes 5, el mismo empleado volvió a recorrer la costa mencionada en busca de nuevos restos e indicios que permitieran esclarecer lo que podría haber sucedido lo que confirmaría sus sospechas. En estas condiciones llegó hasta el lugar conocido como cala *en Caldés* (los pescadores locales la conocen más por *Pou d'en Caldés*, por la existencia de un pozo en las proximidades), perteneciente a la finca *Mongofra Vell* en donde encontraba quilla al sol los restos de un barco completamente destrozado que estaban sufriendo los embates de la mar. Sin embargo no conseguiría ver ni su nombre, ni su matrícula, ni tampoco constatar la existencia de víctimas o de supervivientes en los alrededores. Por todo ello, y una vez notificados los detalles al propietario del predio, habían decidido ponerlo en conocimiento de la Autoridad de Marina yendo ambos a visitarle.


CALA O POU D'EN CALDÉS

El comandante nombró instructor al ayudante don Francisco Serra, ordenándole que se desplazara hasta el lugar de los he-

chos para instruir el correspondiente expediente y realizar las averiguaciones oportunas. Cabe destacar que hacía unos cuatro días más o menos que se había desatado un fortísimo temporal que mantendría cortadas las comunicaciones marítimas de la Isla, quedando retenidos en Barcelona el vapor ***Isla de Menorca*** y en Maó el ***Menorquín***. El parte meteorológico informaba de la existencia de un N muy duro que había levantado mar muy gruesa, mientras estaba lloviznando intermitentemente, lo que reducía notablemente la visibilidad.

Tras las investigaciones llevadas a cabo por el ayudante de Marina señor Serra, se lograría esclarecer que el casco hallado pertenecía a un "gánguil" (un tipo de barcaza de transporte) de unos 40 metros de eslora que muy posiblemente hubiera ido a remolque de algún vapor, partiéndose a resultas del temporal el calabrote de unión sin que se pudiera recuperar, bien por no darse cuenta los tripulantes del buque o a causa del temporal reinante que impidiera cualquier maniobra de rescate de la embarcación. Consecuencia al crudo temporal que continuó manteniéndose no se pudo recuperar lo que quedaba del casco que tras los sucesivos impactos con las rocas quedaba reducido a un montón de maderos y astillas.

El día 13 del mismo mes se publicaban los detalles de la embarcación en el Boletín de la Provincia por si alguna persona o entidad se creía con derecho a reclamar los restos de la misma.

> 1.63 *MARTIAL*

Pero uno de los accidentes que alcanzó mayor relieve más allá de las fronteras españolas, quizá porque poco tiempo después ocurriría la terrible catástrofe del vapor-líner francés ***Général Chanzy***, fuera el de la goleta del mismo pabellón ***Martial***, que quedó completamente astillada en las rocas anexas a la cala *del Pilar*.

En la mañana del 14 de enero de 1910 tanto el guarda-jurado del predio *Alfurí de Dalt* como el *l'amo* de *Son Ermità* descubrían un barco encallado frente a la cala *del Pilar* y prestos lo comunicaban a las autoridades de Ferreries y Es Mercadal, llegando la noticia a Maó pasada ya la media tarde. Consecuencia de ello, cuando transcurrían ya las diez y media de la noche salían hacia ese punto de la costa norte de Es Mercadal el administrador de Aduanas don José Polo, el teniente de Carabineros don Emilio Martín, el Jefe del Puesto de la Guardia Civil señor Femenías, el Práctico de Maó, el ayudante Marítimo de Ciutadella, y varios números de la Guardia Civil y de los Carabineros para intentar el salvamento de los posibles náufragos.

El barco siniestrado era una goleta de bandera francesa de 93,23 toneladas de registro, cuya matrícula era de Granville. Se dijo que estaba asegurado en 100.000 francos y en el momento de naufragar portaba un cargamento de 215 toneladas de cemento procedente del puerto de Cassís (cercano a Marsella) y navegaba rumbo a Argel. La tripulación la formaban 7 hombres incluido el capitán, Mr. Fro Jean Gustave. Contaba la goleta en el momento del naufragio tan sólo 14 meses desde que saliera del astillero. El día 13, el barco se había visto sorprendido en alta mar por un violento temporal, que fueron capeando como pudieron pero en la madrugada del 14, tras sufrir los horrores del mismo y haber quebrado el palo trinquete por debajo de una de las soldaduras, ya sin guía (era una noche totalmente cerrada) embarrancaron violentamente contra los peñales inmediatos a la playa de *Cala Pilar*, lo que le ocasionaría una fuerte vía de agua.



Tras ser sacudidos por causa de la fortísima convulsión, el segundo oficial Mr. León Etienne y dos marineros, Matelot Darosse y Paul Marie Le Guise, subieron precipitadamente a cubierta para comprobar qué había sucedido pero, al momento de acceder a la misma, una ola gigantesca barrió el barco, llevándose consigo al oficial y a los dos marineros,



sin que se pudiera hacer nada por ellos ya que desaparecieron arrastrados por la terrible resaca en cuestión de pocos segundos. El capitán, que había subido tras ellos y, más precavido se había colocado el cinturón salvavidas, fue a parar también al agua pero con mejor fortuna al quedarse enganchado por una pierna que se había enredado con varios cabos y aparejos de los que había revueltos en cubierta. El hombre volvió a subir a bordo por sus propios medios y se metió con los demás en el interior de la cámara, sin que en toda la noche pudieran desembarcar, permaneciendo presos por el duro temporal que seguía azotando la zona y el temor de que el casco reventara en cualquier momento con lo que quedarían todos a merced de las violentas aguas.

Por su parte, el equipo de salvamento desplazado llegaba al lugar sobre las dos de la madrugada del día 15, siendo inútil toda intentona de realizar una operación con las mínimas garantías a aquellas intempestivas horas. El fuerte viento y la dureza de la mar hicieron desistir al grupo, que con muy buen criterio decidían esperar la llegada del nuevo día. Sobre las ocho horas de la mañana intentáronse tender unos cabos entre el barco y tierra firme, no dudando en lanzarse al agua el propio guarda jurado de *Alfurí de Dalt*, el ferreriense Juan Morlá Goñalons, para ayudar a los náufragos. Una vez afianzados los cabos asiéronse a éstos el capitán y los tres marineros, Yves Le Guise, Pierre Le Guise y Laurent Edouard, los cuales tras ser atendidos en las primeras necesidades serían trasladados rápidamente al predio *La Fuentsanta* a lomos de cabalgaduras, donde les serían facilitadas ropas secas y entregados alimentos y bebidas calientes, tal era el estado de agotamiento y extenuación que presentaban. Posteriormente serían llevados en un carruaje hasta el Hospital Municipal de Ciutadella, donde serían asistidos de los golpes y magulladuras que tenían por todo el cuerpo y sometidos a un severo reconocimiento por parte de los facultativos del mismo.

Lo cierto es que los tres náufragos habían sido rescatados de una muerte cierta, que hubieran sufrido de haber continuado a bordo del ***Martial***. El parte meteorológico del día 13 había anunciado viento del N duro, con mar arbolada, cielo acelajado y horizonte muy brumoso. El 4 de febrero, el agente consular de Francia en Ciutadella lograba penetrar en el interior del barco siniestrado pudiendo inventariar todo su contenido. El 11 salía a subasta por un precio tipo de 3.335 pesetas. El gobierno francés concedió a Juan Morlá la Medalla de Plata y el Diploma de la Legión de Honor de Francia por su heroico y eficaz comportamento en el rescate de los náufragos.

> 1.64 *INTERNACIONAL*

El 18 de diciembre de 1914 se hacía a la mar desde el puerto de Palma rumbo a Maó el llaut de gran porte llamado ***Internacional*** navegando a la vela. Cuando se encontraba en medio del canal de Menorca se levantó un fortísimo temporal, tanto, que le ocasionó muy graves averías tanto en los aparejos como en el velamen de forma que quedó totalmente a la deriva. La tardanza en su hora de llegada a puerto y la situación de temporal que se había creado comenzó a preocupar tanto a los receptores de Maó como a sus familiares en la isla vecina que no sabían nada de ellos, dándose parte a la Comandancia de Marina.

En la noche del 22 llegaba a Maó un chinchorro tripulado por dos hombres en un estado deplorable atracando frente al estanco del puerto. Se trataba del bote auxiliar del llaüt desaparecido. Una vez identificados y después de ser convenientemente asistidos y alimentados por

el dueño del local, se desplazaron hasta la Comandancia de Marina para dar parte de su llegada y de los hechos acaecidos, explicando que como consecuencia de los graves daños sufridos, la embarcación había quedado a unas 21 millas del puerto con los otros dos tripulantes a bordo intentando mantenerse en medio de aquella mar. El comandante mandó zarpar inmediatamente al contratorpedero ***Osado***, portando consigo a los dos marineros del llaüt y estuvieron peinando una zona superior a las 100 millas sin encontrar rastro alguno, teniendo que regresar a puerto dado el estado de la mar. Al día siguiente no pudo salir puesto que las condiciones meteorológicas adversas continuaban manteniéndose en idénticas condiciones. Por su parte el vapor ***Isla de Menorca***, cuando zarpó en viaje de itinerario estuvo reconociendo la misma zona hasta la una de la madrugada. Cuando se daba ya todo por perdido y estaban a punto de ser embarcados los que se consideraban únicos supervivientes a bordo del ***Monte Toro*** con rumbo a Palma, llegó la noticia de que el ***Internacional*** había logrado refugiarse en el puerto de Cabrera. El telegrama lo remitió el agente del barco en Palma, señor Estela, dando aviso a la Comandancia de Marina de Maó y a la dirección de La Marítima. El caso es que el llaüt había estado perdido, corriendo el temporal durante unos veinte días contando las encalmadas hasta lograr tocar nuevamente tierra. El bote que había llegado a Maó fue enviado a Palma a bordo del ***Isla de Menorca***. El patrón del llaüt, Antonio Gálvez, un hombre con más de setenta años de edad, no fue ya capaz de reponerse de aquel percance falleciendo a las pocas semanas.

El barco regresó a Maó el 7 de abril del año siguiente siendo portador de un cargamento de carbón de cock, invirtiendo en el trayecto Palma-Maó un total de 33 horas de navegación. Pero no terminaría aquí su historia ya que a principios de julio de este mismo año, en el transcurso de otro temporal zozobraba en aguas próximas a Capdepera. Del naufragio se salvaron todos aunque un tripulante de diecisiete años de edad, había quedado retenido debajo de la embarcación volcada, respirando de la cámara de aire que se había formado, porque se encontraba retenido por los cabos y aparejos de la misma. Otro falucho acudió en su auxilio y lo remolcó hasta llegar a un punto en que había poca profundidad. Seguidamente se le practicó un agujero en el casco con el fin de lograr que se ladeara. El patrón, que oyó al muchacho, se echó al agua y le mostró un pie para que se asiera a él con fuerza, lo que hizo, saliendo ambos a la superficie.

> 1.65 *ANGEL*

Un hundimiento del que no resultarían desgracias personales ocurría el 26 de diciembre de 1914, cuando la goleta denominada ***Ángel***, que iba al mando del Capitán Mr. Julienne Lorré, se perdía a unas 30 millas de distancia de la bocana del puerto de Fornells. La embarcación había salido del puerto francés de Sète el día 24 a las doce del mediodía. Iban a bordo su capitán y una dotación de 8 tripulantes. A las dos horas de navegación el tiempo arreció formándose un temporal tan duro que les impedía dar la vuelta para retornar al puerto de salida o a cualquier otro que pudiera servirles de refugio. Como viera el capitán que era totalmente imposible navegar contra el temporal, ordenó a su timonel dar popa a la mar, por lo que dirigió su proa directamente hacia la costa norte de Menorca. Al encontrarse situados más o menos a 30 millas náuticas al NNE del *Cap de Cavalleria*, descubrieron horrorizados la presencia de una notable vía de agua la cual provocaría en no mucho tiempo que el barco se fuera a pique irremisiblemente. Toda la tripulación echó a la desesperada mano a las bombas para achicar el agua pero los embates de las olas les impedían en algunos momentos toda maniobra con las mismas, de tal forma que al poco de parar en las operaciones de achique el barco volvía a anegarse rápidamente. Comprendiendo la inutilidad de los sobrehumanos esfuerzos que estaban realizando sus hombres, el capitán Mr. Lorré ordenó arriar inmediatamente los dos botes de salvamento que disponía la goleta de sus pescantes y que, tras ponerse los cinturones salvavidas, embarcaran todos en los mismos. Así lo hicieron, con pena de abandonar el barco que, en la negritud de la noche y entre las imponentes olas, desaparecía para siempre de su vista a los pocos minutos.

Eran las cinco de la madrugada del día 26, a partir de cuyo momento comenzaba para aquellos hombres un titánico peregrinaje rodeados de impresionantes olas coronadas de espuma la cual, levantada fácilmente por las rachas del viento huracanado, venían a estrellarse violentamente contra sus rostros, manteniéndose de esta suerte y no logrando hacer tierra hasta las siete de la mañana del día 27, es decir, veintiséis largas e interminables horas de padecimiento. Habían permanecido a merced de las olas un día y una noche, gobernando únicamente

con los remos, con lo que lograrían arribar por fin a cala *Tirant*, la playa situada a una milla al W de Fornells. Una vez en tierra, dos de los náufragos se adelantaron hasta la población para explicar lo sucedido y pedir ayuda. Acudieron entonces varios vecinos a socorrer a los que habían quedado en la playa regresando con ellos a la población, a donde llegaban pasadas las doce del mediodía siendo recibidos y atendidos por parte del vecindario con notable hospitalidad.

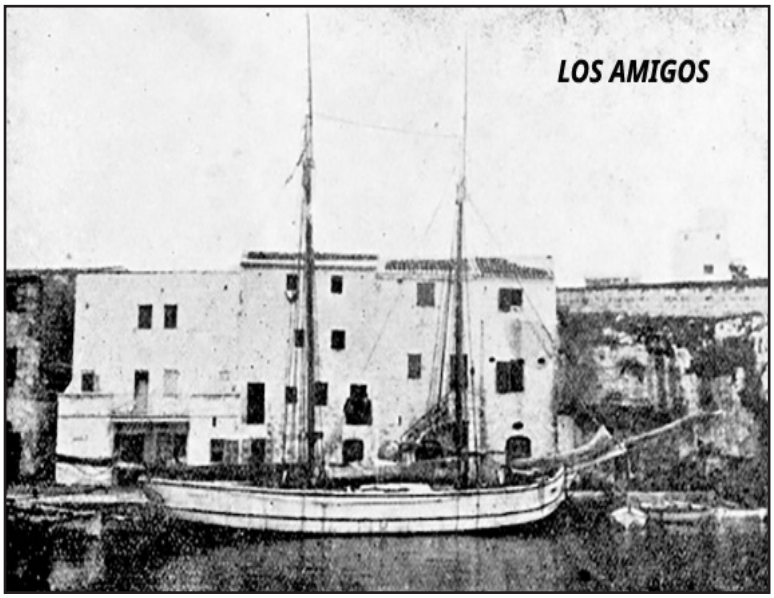
Eran armadores del ***Ángel*** los señores Richard et Bertho, de Burdeos. El agente consular de Francia en Ciutadella don Miguel Mir y el alcalde de Es Mercadal, a cuyo término pertenece el tramo de costa donde ocurrió el naufragio, se hicieron cargo de la tramitación de los expedientes y de la repatriación de los distintos tripulantes hacia sus países de origen.

> 1.66 *LOS AMIGOS*

En la madrugada del día 8 de octubre de 1916 comenzaba a extenderse por las calles de la ciudad de Maó el comentario de que en la bocana del puerto se hallaba un buque embarrancado en la llamada *Llosa de Fora*. Más tarde se confirmaría la noticia al conocerse que se trataba del pailebot de la matrícula de Ciutadella ***Los Amigos*** el cual, siendo portador de un cargamento de trigo, había salido de aquel puerto al mando de su patrón don José Mestres por cuenta de su armador don Rafael Carretero. El barco había navegado por el sur de la Isla con vientos dominantes fuertes del WNW aprovechando el resguardo que lo ofrecía esta derrota hasta el *Pas de l'Aire*. Desde allí, una vez remontada la costa sureste e intentado ganar el canal de entrada al puerto, tuvo la mala suerte de fallarle la virada a consecuencia de una fuerte racha del NE que le haría embarrancar en la laja mencionada (situada frente a la *Batería Reina Regente* de la Fortaleza de Isabel II).

Inmediatamente izó las banderas del C.I.S. en demanda de auxilio, acudiendo el llaüt de pesca ***Dos Hermanos*** patroneado por don Antonio Llabrés, a quien acompañaban otros dos tripulantes. Los pescadores estaban saliendo en esos momentos de puerto dispuestos a calar sus redes como era habitual cada jornada y al ver las señales que se realizaban desde el pailebot se acercaron a interesarse por las causas de ello y, de poder hacerlo, prestar la ayuda necesaria. Como vieran que era imposible recuperarlo en las condiciones en que estaba de las rocas en las que había quedado prisionero, optaron por proceder a aligerarlo de su carga. Para ello comenzaron a descargar a manos nada menos que unos 400 sacos de trigo que llevaba almacenados tanto en cubierta como en sus bodegas para irlos trasladando a tierra. Allí contactaron con el práctico del puerto señor Vila y le informaron de lo que estaba sucediendo al tiempo que requerían el concurso de más embarcaciones y personal voluntario para llevar a cabo la descarga.

Poco tiempo después llegaba el práctico, así como otros botes tripulados por personal práctico en la mar que se sumaron en la operación colaborando todos activamente. El último en intervenir sería el precioso barco a la vela ***Jeanne Blanche***, propiedad de don Francisco F. Andreu que se encontraba también navegando por aquel contorno y que secundaría la maniobra más difícil de toda la operación, tras la cual se conseguía reflotar el barco siniestrado. Por medio de una gruesa estacha que se hizo firme en la cubierta del pailebot y a un ancla que se haría fondear a una distancia prudente, se lograba completar la operación de rescate y el barco era reflotado con las velas desplegadas. Una vez libre continuó navegando hasta el punto en que debía de ser amarrado, siempre acompañado de la balandra del Sr. Andreu, que se mantenía a su costado para intervenir en cualquier momento de ser necesario.



En el transcurso de la ma-

ñana diferentes botes auxiliares estuvieron trasladando los numerosos sacos de trigo que se habían desembarcado a manos en Es Castell hasta el muelle frente a la Aduana. La mercancía venía consignada al industrial don Juan Pons Nin. Las secuencias finales del accidente fueron la pérdida de un ancla e inundación de parte de una de sus bodegas, a raíz del encontronazo que había abierto una pequeña vía de agua que deterioraría parte de la carga. Seguidamente el buque sufría un reconocimiento y se procedían a reparar los daños. El pailebot ***Los Amigos*** había llegado a Ciutadella en 1855 procedente de Maó, siendo un falucho construido en 1840 por *mestre d'aixa* don Juan Fiol. Desplazaba 31 toneladas y su primer aparejo fue de jabeque. Lo habían adquirido entre varios vecinos de Ciutadella. Lo mandó el piloto Miguel Hernández y luego el patrón Miguel Torres Calafat. En 1874 fue nuevamente arqueado en Ciutadella por Juan Bagur Comellas y Ramón Gelabert Feliu. En 1892 su patrón era Pedro Llinás Lloret y en 1893 Juan Torres Anglada. Al parecer, en Palma, le fue cambiado su aparejo de falucho por el de pailebot en 1894, navegando luego al mando del patrón don José Farnés. Tras el siniestro fue nuevamente objeto de otra gran reparación y en 1924 pasaba a ser registrado en la inscripción de Barcelona.

> 1.67 *ATLANTE*

El 15 de julio de 1917 arribaba al puerto de Fornells la tripulación de la goleta de bandera francesa denominada ***Atlante***, de 124 toneladas de desplazamiento y matrícula de Trequier (Bretaña). Era su capitán y propietario, Mr. Libouban, y llevaba a bordo a cinco tripulantes. El buque había salido del puerto argelino de Bougie con destino al francés de Saint Louis du Rhône a las siete de la mañana del día 14, llevando a bordo un cargamento de varios barriles de vino, esparto y tapones de corcho cuando, el 15, era cañoneado sin previo aviso y se hundía a 180 millas del puerto de salida, a unas 96 millas al E de la *Illa de l'Aire*. El siniestro ocurría poco después de las cinco de la tarde y se especulaba con que el agresor pudiera haber sido un submarino alemán. El hecho de alcanzar el puerto menorquín suponía culminar cincuenta y tres largas horas navegando a bordo y a la deriva merced a la corriente, del pequeño bote de salvamento del buque, de tan sólo 4,5 metros de eslora en el que se habían embarcado todos los tripulantes sin más provisiones que algunas galletas y un poco de agua potable. Tras ser recogidos a bordo del torpedero ***Nº 13***, fueron trasladados hasta Maó, donde serían atendidos rápidamente por el vicecónsul francés señor Mir. Una vez formalizados todos los trámites, el día 19 salían rumbo a Barcelona a bordo del vapor correo ***Mahón***, con billetes cedidos gentilmente por la compañía armadora del mismo, desde donde serían repatriados a su país de origen.

> 1.68 *YVONNE*

El 10 de septiembre de 1917, cuando estaba rindiendo viaje de Barcelona a Maó y hallándose próximo a su destino, el vapor ***Mahón*** encontró al bergantín-goleta de bandera francesa denominado ***Yvonne*** que se encontraba a la deriva y con una importante vía de agua. Atendiendo a su petición de auxilio, el capitán del vapor dio orden de largarle un calabrote con el cual se le remolcó hasta el puerto, donde entró sin ninguna otra novedad. Por los *mestres d'aixa* locales le fue convenientemente reparada la vía de agua tras lo cual, reemprendía viaje hacia su puerto de destino inicial.

> 1.69 *ALICANTE*

En la tarde del 27 de febrero de 1919, poco después de haber llegado procedente de Barcelona, zarpaba nuevamente el vapor-correo ***Mahón*** llevando a bordo al práctico del puerto señor Vila, dispuesto a prestar auxilio a un velero que se encontraba en la bocana. El barco se encontraba en situación comprometida tras habérsele abierto una vía de agua a consecuencia de los temporales del WNW con fuerte marejada y áreas de mar gruesa que habían dominado en la zona en los últimos días y tras haber logrado situarse frente a la bocana, en el último momento se le había complicado la maniobra y no podía entrar en puerto por serle los vientos contrarios. El vapor, tras llegar a la bocana fondeó en sus inmediaciones quedando a la espectativa y a la espera de que cayera la intensidad del viento a niveles razonables para intentar la operación de salvamento con garantías. Una vez establecidas las condiciones ideales, el práctico de acuerdo

con el capitán del vapor señor González comenzaban por la labor de dar un cable al velero, realizando una serie de maniobras comprometidas que sin embargo resultarían totalmente acertadas, hasta iniciar el remolque y entrar ambos buques en el puerto. Una vez situado el pailebot frente a los depósitos de La Marítima, marchó el vapor a amarrar en su apostadero habitual.

Era el hermoso velero averiado el denominado ***Alicante***, de la matrícula de Barcelona. Desplazaba unas 1.000 toneladas y tenía tres palos. Portador de un cargamento de fosfatos que había embarcado en Bougie (Argelia) rendía viaje con destino al puerto de su nombre. Al descubrir la vía de agua, su capitán don Rafael Bennasar puso proa al puerto de Maó intentando entrar de arribada para proceder a la reparación de la avería y realizar un calafateo en condiciones que le permitiera continuar viaje hasta su destino. Completaban la tripulación del barco un oficial y 10 marineros.

El 7 de marzo se iniciaban los trabajos de descarga de sus bodegas para permitir llevar a cabo las operaciones de calafateo y así taponar la vía de agua. Una vez finalizados los trabajos y considerándose había quedado la avería convenientemente solucionada, el día 2 de abril un grupo de portuarios comenzaba a cargar nuevamente sus bodegas, aunque solamente admitiría la mitad de la carga inicial debido a mantener unas mínimas condiciones de seguridad. Finalizadas estas operaciones largaba sus amarras a fin de zarpar, pero poco después de virar el ancla, una inoportuna y fuerte racha de viento le hacía varar junto al mismo muelle. Rápidamente se realizaron las maniobras necesarias para ponerlo otra vez a flote, que serían dirigidas personalmente por el práctico y al hallarse nuevamente dispuestos para salir, se desplegaron los foques, rompiéndose las amarras que lo sujetaban, yendo el velero a parar una vez más al mismo sitio (hay que precisar que el lugar carecía de profundidad debido a que siendo como era el punto de carga y descarga de carbón desde los vapores al depósito y viceversa, siempre iba a parar una parte al agua, por lo que solía recuperarse parte del mismo cuando se podía). Por segunda vez se repitieron las maniobras de desatraque y vistas las dificultades que presentaba para iniciar su navegación con un mínimo de garantías, con muy buen criterio se decidió dejarlo amarrado en una boya a la espera de que el viento amainara.

Poco antes del anochecer volvían a desplegarse los foques, lográndose en esta ocasión culminar felizmente las operaciones de desatraque, virada y arrancada pero, una vez en el centro de la *Plana de Calafiguera*, visto que los vientos no le eran favorables para continuar su rumbo, el capitán ordenó plegar el velamen y dejar caer las dos anclas, para quedar fondeado dando siempre proa al viento allí mismo.

Los mismos vientos afectaron también al pailebot ***Muros II***, que era portador de un cargamento de carbón desde el puerto de Bilbao con destino a la Base Naval. Los vientos del puerto también le eran totalmente contrarios, hasta el punto de que había sido sorprendido y empujado peligrosamente por los mismos contra la ribera sur del puerto. Tuvo que ser ayudado por varias embarcaciones de Es Castell, las cuales lo remolcaron hasta dejarlo fondeado en sitio seguro en *Calacorb*, a la espera de condiciones más favorables que le permitieran llegar hasta las inmediaciones de la *Illa d'en Pinto*.

El ***Muros II***, que era otro pailebot aparejado con tres palos, sería finalmente remolcado hasta la Base Naval. A bordo del ***Alicante***, mientras tanto, se había procedido a reparar su molinete de leva el cual se encontraba averiado, zarpando con rumbo a su puerto de destino el lunes 11 de abril. Por su parte y tras descargar el carbón, el ***Muros II*** admitía el resto de la carga de fosfatos que no había podido cargar el anterior, zarpando el día 21 al mando de su capitán don José Rodríguez, embarcando para el mismo viaje y para completar su dotación, a varios tripulantes menorquines.

> 1.70 *PERCY R. PYNE II*

El 19 de marzo de 1919 el funcionario destacado en la *Vigía de la Mola* señalaba mediante sus gallardetes "Buque de vela pide auxilio", lo que originaría la salida inmediata del práctico a bordo de una embarcación dispuesto a prestarle la ayuda necesaria. Sin embargo, poco después, volvía a puerto nuevamente por no haber encontrado al barco anunciado en las inmediaciones de la bocana. Poco después se sabría que lo realmente acontecido fue que el barco en cuestión, tras haberse aproximado a la costa de Menorca, había dejado caer sus anclas en las inmediaciones del *Cap d'en Font*, quedando fondeado. Su capitán, tras haber ordenado arriar uno de los botes salvavidas, había embarcado en el mismo junto a otros



tripulantes y había navegado hasta Maó enarbolando los gallardetes de auxilio, que fue lo que vio el funcionario de la *Vigía*. Alertados en la Base Naval de la situación, el comandante de Marina había hecho salir al práctico para prestar ayuda, al tiempo que ordenaba al capitán del vapor-correo ***Mahón*** que dispusiera la suficiente presión en sus calderas para realizar una salida inmediata a auxiliar al barco que se encontraba en apuros si era necesario.

Y así sucedió. La noticia se había extendido ya por la población. Numerosos curiosos pudieron observar que a las diez de la noche zarpaba el vapor al mando de su capitán, el señor Femenías, regresando varias horas después conduciendo a remolque al velero de pabellón americano y de cuatro palos denominado ***Percy R. Pyne II*** el cual, con procedencia del puerto americano de Baltimore, se dirigía hacia Marsella siendo portador de un cargamento de hierro, petróleo y otros productos cuando sufrió la avería que le impidió continuar hasta su destino.

Desplazaba el velero auxiliado 1.211 toneladas y sería amarrado en el muelle del *Andén de Poniente*, frente a los Talleres Parpal. Había zarpado del puerto de origen el día 19 de febrero a iba al mando de su capitán Mr. E. Eriksen, siendo su dotación 18 tripulantes (incluyendo un oficial, un piloto y varios agregados en viaje de prácticas). La primera medida tomada al llegar a Maó fue la reparación de una avería existente en su sala de máquinas que se hallaba inundada a causa del fuerte temporal que había capeado en las jornadas precedentes al accidente. El agua depositada en el interior, que había entrado merced a una vía de agua abierta durante las adversas condiciones meteorológicas, impedía el normal funcionamiento de su máquina auxiliar y el buque necesitaba del auxilio permanente de dos potentes bombas para achicar continuamente el agua que iba penetrando.

Pero no terminaban con la vía de agua los problemas del capitán del velero puesto que el día 20 era conducido en una camilla al Hospital Civil de la ciudad uno de sus tripulantes, de nacionalidad china, que había discutido con un compatriota suyo y de las palabras habían pasado a los hechos con el resultado de una luxación en un brazo, consecuencia de un golpe asestado por el otro.

El 26 de marzo entraba en puerto el remolcador de altura francés ***Goliath***, que comandaba su capitán Mr. Pierre Casimir y procedente del puerto de Marsella, había sido desplazado con la misión de llevarse al velero averiado hasta Marsella, amadrinándose en el costado de estribor del averiado. Viajaba a bordo del remolcador un equipo de buceadores los cuales debían de taponar previamente la vía de agua. La dotación del remolcador, incluyendo al equipo de submarinistas, era de 70 hombres. El 28 de marzo, una vez realizados todos los trabajos de obturación de la vía de agua, se comenzaban los preparativos para la partida, dando el ***Goliath*** los cables precisos al ***Percy R. Pyne II*** para ser remolcado. Sin embargo, al llegar la tarde y a raíz de nuevos informes facilitados por los submarinistas tras llevar a cabo una última inspección, se desestimaba la partida por el momento puesto que la situación requería una reparación más a fondo y de más seguridad antes de lanzarse a la aventura.

Debido a esta causa, el remolcador zarpaba sólo de Maó puesto que sus servicios habían sido requeridos en otro puerto. Como quiera que la estancia del velero se prolongaba demasiado y los tripulantes pasaran muchas horas deambulando por la población y sus lugares de ocio, el día 1 de abril el capitán realizaba una declaración pública a través de la prensa indicando que no se haría cargo de ningún tipo de deuda contraída por los miembros de su tripulación en la ciudad fueran de la índole que fueran.

Por fin el 4 de abril regresaba nuevamente a Mahón el ***Goliath*** y se amadrinaba al

costado de babor del velero. A primera hora de la mañana del 5 volvía a darle los cables, comenzaban las operaciones y lentamente abandonaban las aguas del puerto, siendo presenciada la maniobra por muchísimas personas que se habían apostado en los muelles y miradores. Mientras el buque estuvo amarrado en Maó estuvo consignado por la agencia Federico J. Cardona.

> 1.71 *FRATELLI SCALABRINO*

En la mañana del 30 de octubre de 1919 el agente consular de Italia en Mahón, don Pedro Taltavull, recibía un telegrama por el que se le comunicaba que había entrado de arribada forzosa en el puerto de Fornells el bergantín goleta de nacionalidad italiana ***Fratelli Scalabrino***, con varias averías a bordo. El agente acudió a la población pesquera a primeras horas de la tarde con objeto de atender personalmente a la tripulación. Las noticias que corrían por la Isla, sin embargo, anunciaban que "*un buque italiano habría embarrancado en las costas de Fornells*".

El velero, que navegaba a las órdenes de su capitán Sig. G. Scalabrino y estaba matriculado en el puerto de Trapani (isla de Sicilia, Italia), registraba 160 toneladas de desplazamiento. Habiendo salido del puerto de Civitavecchia portando a bordo una carga de duelas de castaño se dirigía con destino al puerto español de Vinaroz (Castellón). Todo había ido discurriendo sin ningún contratiempo hasta que un fuerte temporal le sorprendió cuando se encontraban en el área de influencia del Golfo de León. Debido a los violentos bandazos que comenzó a efectuar la embarcación, el capitán ordenó a su tripulación que fueran lanzadas al mar todas las duelas que se encontraban estibadas en cubierta, en un intento de conseguir una navegación más segura. A pesar de ello el buque quedó en muy malas condiciones para continuar con su derrota, por lo que se decidió entrar de arribada en el puerto de Fornells y fondear al ancla. Una vez refugiado, procedióse a reestibar el resto de la carga y una vez dispuesta convenientemente, zarpaba de nuevo continuando viaje el 24 de noviembre.

> 1.72 *DESTEMIDO*

Otro siniestro que tuvo origen en esta misma zona, aunque el barco afectado sería remolcado hasta el puerto de Maó, tuvo lugar en la mañana del día 3 de noviembre de 1919. A primera hora entraba a remolque del vapor correo ***Mahón*** el pailebot de pabellón portugués ***Destemido***, que hallándose en situación extremadamente comprometida a unas 3 millas al través de *Punta Nati*, había solicitado auxilio mediante la combinación de sus banderas del C.I.S. Se encontraba sin gobierno por avería en el timón, estando rotas sus velas y jarcia, todo ello motivado por el último temporal del N, que había traído como consecuencia el que estuviera siendo empujado directamente hacia las rocas. Era este buque un pailebot de 103 toneladas dedicado al tráfico marítimo de cabotaje, que había salido del puerto de Lisboa siendo portador de un cargamento de conservas con destino a diferentes puertos italianos. Su capitán era don Manuel Dos Santos Rainho.

El capitán del vapor-correo, señor Femenías, al observar las banderas que el pailebot mantenía largadas, ordenó a su timonel hacer rumbo hacia el buque en apuros. Tras comprobar la situación, se decidió prestar el remolque solicitado, realizando a continuación una serie de maniobras destinadas a su aproximación al barco averiado, arriesgadas dado el estado de la mar, con el fin de poder darle los cables necesarios para trincarlo. Una vez conseguido su objetivo, el convoy ponía rumbo hacia el puerto de Maó. Varias veces se quebrarían los cables durante las operaciones de remolque, que durarían todo el día 2, e incluso la madrugada del día 3, en que estaría trabajando toda la tripulación del vapor en el complicado auxilio. A consecuencia de faltar el calabrote utilizado para el remolque, el ***Destemido*** había llegado a abordar por tres veces al vapor con su botalón, causándole destrozos en la barandilla de babor del alcázar, así como en el asta de la bandera.

Tras ser entrado en puerto, quedó fondeado a fin de que pudieran realizarse las reparaciones oportunas. Por su parte, el ***Mahón*** reanudaba su itinerario habitual. Una vez reparadas sus averías, el pailebot se hacía nuevamente a la mar rumbo a Génova el 17 de diciembre, teniendo que ser remolcado en las aguas del puerto hasta dejarlo fuera de puntas por tener los

vientos contrarios. Esta situación se mantenía desde hacía varios días, lo que le había impedido reanudar su viaje un par de jornadas antes.

> 1.73 *LULI*

El 21 de diciembre de 1919 fondeaba en el puerto de Maó el llaüt mallorquín de gran porte dedicado a las labores de cabotaje denominado ***Luli***. En su último viaje había corrido un durísimo temporal cuando era portador de un cargamento de naranjas mallorquinas destinadas al consumo de la isla de Menorca. Como aparecieran nuevamente serios problemas durante la navegación, su patrón optó por fondear al socaire de la *Illa de l'Aire* debido a la inusitada violencia de las olas. El aumento del temporal que se había iniciado la noche del 19 y las fortísimas rachas de viento, huracanadas, que comenzaron a dominar la zona habían sido la causa de que el llaüt perdiera ambas anclas tras faltarles los calabrotes que las unían al barco, por lo que su patrón se vería obligado a abandonar el lugar de refugio y, con las velas averiadas puesto que el viento se había encargado de rasgárselas casi completamente, remontar penosamente la costa sureste menorquina en demanda del puerto mahonés. Para llevar a cabo y con un mínimo de garantías el resto del viaje, el patrón ordenó lanzar por la borda varios barriles de naranjas que llevaban estibados en cubierta.

Una vez ganado el puerto, sufriría otro contratiempo al partirse su botalón como resultado de haberle fallado la virada e ir a parar contra las peñas en el lugar conocido como *Es Pouet*. Al final tendría que ser ayudado en la maniobra y en las operaciones de atraque por un bote con apostadero en Es Castell, que había acudido en su auxilio tripulado por varios hombres, al apercibirse éstos de las dificultades por las que estaba pasando.

> 1.74 *DAMNEMARIE*

A las dos de la tarde del dia 15 de marzo de 1920 entraba en Maó el velero de cinco palos ***Damnemarie*** con graves averías en sus velámenes, en las calderas y con una via de agua, dejando caer sus anclas y fondeando en *Calafiguera*. Este buque, de construcción americana, enarbolaba pabellón francés. Su desplazamiento rebasaba las 3.000 toneladas y estaba dotado de una máquina auxiliar de vapor. Su tripulación, formada por 43 hombres, estaba a las órdenes del capitán Mr. Henri Foueré y en el momento de sobrevenirle las averías estaba llevando a cabo la derrota Orán-Marsella, siendo portador de carga general, en su mayor parte pipas conteniendo vino.

El día 9, estando situado al través del cabo de San Sebastián, en la costa catalana, le sorprendía un fuerte temporal del N que le arrebataba varias velas al tiempo que le ocasionaba graves averías en su aparejo. A partir de esos momentos comenzó a ser arrastrado por el temporal hacia el sector marítimo de Córcega y Cerdeña pero, tras muchos esfuerzos, consiguió el capitán hacer decaer su barco hasta poder arribar al puerto de Maó. Dio la casualidad de que el vapor de igual nacionalidad ***Ville de Tunis***, que realizaba el itinerario Marsella-Argel, contactó con el ***Damnemarie*** ofreciéndole remolque, que sería desestimado por Mr. Foueré que contaba con poder arribar a Maó por sus propios medios. Una vez en puerto manifestaría que habían captado diversos mensajes de socorro de otros buques que se encontraban con dificultades en la misma zona.



Poco después de amarrar subía a bordo el agente consular de Francia, don Carlos Moysi, para hacerse cargo de todo el papeleo que originaría la estancia del barco en puerto. El día 16 atracaba en el *Moll de Llevant*, junto a los depósitos de La Marítima, donde cargó carbón y, tras largar

nuevamente amarras, se dirigía hacia el interior del puerto amarrando nuevamente en el *Moll de Ponent*, a fin de ser sometido a las reparaciones necesarias por parte del personal de los Talleres Parpal. También llegarían de Mallorca seis operarios calafates para refectuar una revisión del casco y repararle los puntos por donde se filtraba el agua.

Cuando el 11 de abril se aprestaba a zarpar con rumbo a su puerto de destino, en el último momento el capitán decidió demorar su salida a causa del temporal reinante ya que el viento del SW había levantado mar gruesa en la zona. Finalmente abandonaría Maó rumbo a Marsella el 25.

> 1.75 *MARIA GLORIA*

En las primeras horas de la tarde del sábado 21 de agosto de 1920 comenzaron a circular rumores de que frente a las costas de *Addaia* había naufragado un buque por habérsele declarado fuego a bordo. El comandante de Marina don José Riera Alemany confirmaba la noticia facilitando poco después los datos del barco siniestrado. Se trataba del ***María Gloria***, un pailebot de bandera española que mandaba el patrón don José Homs Beltrán, auxiliado con una dotación de 8 tripulantes. El barco registraba 98 toneladas de desplazamiento y estaba matriculado en el puerto de Palamós (Girona), siendo su propietario el armador catalán don Pedro Gutiérrez y Mongonell.

En el momento de sobrevenirle el accidente, el barco regresaba del puerto tunecino de Tabarka siendo portador de un cargamento de corcho con destino a su puerto de matrícula. Serían las doce de la noche del día 20 cuando hallándose al través de Fornells, sus tripulantes descubrieron una densa humareda que salía del interior de la bodega de popa, por lo que comprendieron alarmados que se les había declarado un incendio a bordo. El fuego cobró rápidamente especial virulencia, por lo que el patrón ordenó botar de inmediato el bote salvavidas con la intención de salvar a su tripulación. Como quiera que el fuego continuaba cobrando gran magnitud, la operación se complicó por momentos, resultando bastante difícil de llevar a cabo, aunque finalmente podrían conseguirlo tras recoger la documentación, algunas pertenencias y otros efectos. Una vez hubieron embarcado todos, pusieron proa hacia la costa menorquina, operación bastante difícil debido al fuerte viento del N que estaba soplando y que estaba levantando grandes olas que retornaban peligrosamente tras chocar contra la costa.

Pero lo consiguieron, tomando tierra en Addaia, donde serían atendidos por algunos pescadores. Seguidamente consiguieron ser montados en un carruaje que les conduciría hasta Maó, con el fin de dar parte a la Comandancia de Marina. De sus explicaciones pudo saberse que el ***María Gloria*** había navegado hasta el momento del accidente impulsado por su motor a benzina, por lo que la causa que provocó el incendio a bordo tenía muchísimas probabilidades de que tuviera su origen en algún fallo o chispa del motor. Como el hecho se había producido en el momento del relevo de la guardia, se encontraba sobre cubierta todo el personal y ello sería motivo de que, afortunadamente, no hubiera quedado atrapado ningún hombre dentro de la cámara.

El buque contaba tan sólo con tres años de existencia y su tripulación, además del patrón, estaba formada por el contramaestre Pascual Costa Bas; el motorista Pelayo Pons Maruní y los marineros Alfredo Cavaller Mariel, Bautista Fornés Pérez, Agustín Salom Jardín, Carlos Espadóse Querol y Ricardo Homs Lluch. El patrón confió hasta el último momento que su barco, aunque estuviera sensiblemente dañado, pudiera ser recuperado en el supuesto de que una de las anclas, que tras el abandono había quedado en parte arriada dentro del agua, hubiera agarrado en el fondo. Si bien en principio habían circulado rumores de que, efectivamente, el buque había quedado anclado frente a la costa, la realidad es que se fue a pique al través de *Cales Morts*, un lugar situado entre la *Punta de na Codolada* y el *Port d'Addaia*. El domingo día 22 se había visto todavía a flote y con fuego a bordo muy cerca de la costa en esa zona.

> 1.76 *SERVOL II*

Después de 14 días de viaje fondeaba en Maó el laúd a motor ***Servol II***, de la matrícula de Vinaroz, que procedía de Barcelona con una partida de carga general para esta Isla. Llegó el día 1 de octubre de 1921. Su patrón era don Vicente Anglés, quien contó a su llegada que había zarpado de Barcelona el pasado 16 de septiembre y, el 19, encontrándose ya cerca del puerto de Maó, se encontró metido en una muy fuerte cerrazón. Habló con el patrón de otro velero que se encontraba bastante cerca del suyo, pero poco después se levantaba un fortísimo vendaval que levantó gruesa mar

lo que les obligó a buscar refugio en tierra, siendo arrastrados por la tormenta y el temporal hasta las aguas de Andratx. A las dos horas de haber entrado lo hizo un bote de salvamento con varios tripulantes a bordo procedentes del bergantín-goleta de pabellón italiano ***Mario Verita***, que se había ido a pique como consecuencia de habérsele abierto una fuerte vía de agua. El patrón pudo observar que se trataba del mismo barco con el cual habían departido cerca de las costas de Menorca.

Por lo que respecta al ***Servol II***, con la tormenta se le quebró el mástil, lo que produjo una pequeña abertura que también le había originado una vía de agua. Gracias a la pericia de la tripulación, que taponó provisionalmente el paso de agua, logró alcanzar las inmediaciones de Andratx y lograr su refugio. Una vez amarrados y con el auxilio de otra tripulación, reestibaron la carga y taponaron definitivamente la vía abierta. Cuando volvieron a hacerse a la mar tuvieron que refugiarse en Porto Colom al predominar los vientos contrarios, permaneciendo en el mismo por espacio de varios días. La mercancía logró salvarse toda, así como llegar en perfectas condiciones. Fue esta la peor travesía realizada por el barco en toda su historia. Zarpó de Maó tras haber sido sometido a una comedida reparación por parte de los artesanos locales, habiendo cambiado de patrón y un buen porcentaje de sus tripulantes.

> 1.77 *MARIETTA TORRE*

El 25 de octubre de 1921 fondeaba en las costas inmediatas a *Torret* (término de Sant Lluís, costa sur) el velero de pabellón italiano ***Marietta Torre*** cuya tripulación, tras dejar caer al agua las dos anclas, hacía abandono del mismo en el bote auxiliar, yendo en busca de la tierra firme luchando enconadamente contra las encrespadas olas que había en esos momentos, las cuales se estrellaban furiosamente contra la costa, una costa que los marinos italianos desconocían por completo. Alcanzada finalmente, lo que lograrían ya anochecido, fueron atendidos por el funcionario con destino en la *Vigía de Torret*, que les prestó los primeros auxilios. El funcionario de Marina había estado observando toda la operación desde el principio y, en varias ocasiones, creyó que la mar había hecho zozobrar el bote dada la virulencia de las olas. Inmediatamente había intentado ponerse en contacto con la Base Naval, que no conseguiría puesto que la línea telefónica se había partido a resultas de las duras ventadas. Era tal la fuerza del viento en esos días que dentro del mismo puerto de Maó se habían tenido que reforzar las amarras de las embarcaciones que allí se encontraban debido a que las olas subían por encima del cantil del muelle y llegaban hasta los mismos muros de las casas y almacenes.

El velero, debido a la mala mar había entrado anteriormente en el puerto de Cartagena de arribada, de donde saldría el día 7 para continuar su derrota hacia Livorno. El furioso temporal reinante hizo finalmente desistir al capitán, máxime cuando el fuerte embate de las olas los estaba lanzando prácticamente contra las costas de Menorca, a pesar de haberse lanzado al mar toda la carga estibada en cubierta por motivos de seguridad. El viento soplaba muy fuerte del N, las lluvias eran intensas y las temperaturas extremadamente bajas. El buque era propiedad de la Compañía Marítima di Trapani, estando formada su tripulación por un capitán y cinco hombres. Procedía de puertos de Inglaterra y era portador de un cargamento de pesca salada con destino al puerto italiano de Livorno. La tripulación, tras varios días de intensa lucha contra el temporal, se encontraba en aquellos momentos exhausta y sin víveres.

El comandante de Marina, una vez conocida la noticia y sabiendo que los hombres se encontraban a salvo, ordenó se iniciaran las diligencias y los preparativos para recuperar tanto el buque como la carga de la cual era portador. También se puso en contacto con el propietario del predio inmediato, *Son Constantí*, don Pedro Orfila, con el fin de que prestara auxilio en medida de lo posible a los náufragos, al propio tiempo que enviaba suficientes coys (especie de hamacas utilizadas en los buques de guerra) y colchones para los mismos. Por su parte, el encargado de la Oficina Consular Italiana don Francisco B. Ponsetí, en ausencia del titular señor Taltavull, se trasladó inmediatamente al lugar de los hechos en compañía de personal de Aduanas y del Teniente de los Carabineros con varios miembros del cuerpo que pasaron a situarse en los puntos más estratégicos para prestar vigilancia al buque. Otra de las gestiones que realizaría el comandante de Marina sería telegrafiar al capitán del vapor correo ***Mahón***, que se hallaba retenido en Alcúdia debido al mal tiempo para que, en el supuesto de zarpar hacia Maó, prestara auxilio al velero en caso de ser requeridos sus servicios.

El 28, a su paso por la zona, el capitán del vapor dirigía un telegrama por radio al comandante de Marina en los siguientes términos: "Por gruesas mares del SW y SE no hemos podido

acercarnos a la goleta que aguanta fondeada. Parece tener las cadenas cruzadas, dando fuertes balanceos y cabezadas sin distinguirse ninguna avería. Saludos, Femenías".

El día 27 la tripulación realizaba distintas gestiones encaminadas a conseguir una embarcación que les permitiera regresar al barco, consiguiendo finalmente el 31 encontrar la perteneciente a unos pescadores, que les trasladó hasta el lugar en que permanecía el velero fondeado, embarcando nuevamente todos a bordo y haciéndose cargo del mismo. No pudieron hacerlo en el bote de salvamento propio por haber quedado completamente destrozado contra las rocas al poco de alcanzar tierra el día de su arribada a Menorca.

Tras organizar los preparativos y virar las dos anclas, partían hacia el puerto de Maó el 1 de noviembre, donde entraron sin otros contratiempos amarrando en el *Moll de Llevant* para reparar averías y proveerse de víveres y alimentos. Tras efectuar una severa revisión se podía constatar que el barco no tenía ninguna avería importante que les impidiera continuar viaje, salvo la consabida pérdida del bote de salvamento.

El día 5 de noviembre el ***Marietta Torre*** intentó reanudar viaje y, cuando lo tenía ya todo dispuesto, su capitán se vio obligado a abortar la salida, quedando en puerto puesto que las fuertes rachas habían vuelto a hacer acto de presencia y le impedía una maniobra de salida con un mínimo de garantías. Finalmente, sería el día 6 cuando zarpara de Maó poniendo rumbo a Livorno una vez fuera de puntas.

> 1.78 *MERCURIO*

El 14 de noviembre de 1921 entraba el pailebot de tres palos denominado ***Mercurio*** siendo portador de un importante cargamento de carbón procedente de Cardiff, aunque cargado en Palma. Este carbón era el que estaba considerado por aquel entonces como el de mejor calidad de todos y que, debido a su importante contenido en calorías, permitía el mejor rendimiento de las calderas de cualquier máquina. El caso es que el ***Mercurio*** acababa de correr un intenso temporal tras salir desde del puerto mallorquín el 6 de noviembre y, después de romper sus foques y que un fortísimo golpe de mar le arramblara con buena parte de la mercancía estibada sobre su cubierta, el pailebot pudo encontrar abrigo al socaire de la costa sur menorquina. Debido a estas circunstancias, poco antes de entrar en puerto y preveyendo dificultades en la maniobra al haber perdido buena parte de su trapo, su patrón decidió solicitar ayuda, tras lo cual acudió el remolcador de la Base Naval, que lo condujo hasta su fondeadero.

> 1.79 *JUNE*

Sobre las siete y cuarto de la mañana del día 29 de noviembre de 1921, el funcionario de guardia en la *Vigía de Binissermenya* señalaba la presencia de un buque pidiendo socorro. Al mismo tiempo, el comandante de Marina recibía otro parte remitido por el funcionario de la *Vigía de la Mola* indicando que a ocho millas al N de la *Punta de s'Esperó* tenía localizado un buque, al parecer con fuego declarado a bordo. El responsable naval ordenó se alistaran las dos lanchas a vapor para salir a realizar el posible salvamento a las órdenes del 2º comandante, don Ricardo Vera, por lo que se procedió a embarcar a bordo de las mismas dos potentes bombas con sus correspondientes mangueras, así como otros equipos y materiales aptos para la lucha contra-incendios.

Sin embargo, mientras se estaban efectuando los preparativos se recibía un telegrama del capitán del vapor ***Balear***, señor Dezcállar, anunciando haber recogido la tripulación de un buque que le informaron estaba incendiado, pero que ya no se encontraba a la vista. Abortadas todas las operaciones de salvamento, que al parecer ya no serían necesarias, entraba en puerto el vapor, llevando a remolque una lancha salvavidas.

Una vez en tierra los tripulantes de la lancha informaban que el barco incendiado, su barco, era el pailebot de bandera inglesa ***June***, de tres palos y con un motor auxiliar para maniobras en puerto y encalmadas. Desplazaba 500 toneladas y estaba al mando del capitán Mr. Marshull llevando una dotación de 10 hombres a bordo. Había sido construido en unos astilleros de Terranova, a cuya isla pertenecía su matrícula, y había salido el sábado 26 del puerto de Livorno (Italia) con destino al de San Pedro de Pinatar (Torrevieja), dispuesto a tomar un cargamento de sal con destino a Terranova. Continuaron informando que durante la travesía, siendo las cuatro de la madrugada y a resultas de una explosión ocurrida en su bodega a una distancia de 20 millas del

puerto de Maó, se había declarado un incendio que prendería rapidísimamente a bordo, por lo que el capitán había optado por decretar el abandono del buque embarcándose toda la tripulación a bordo del bote de salvamento del barco. Parecía ser que el accidente se debió a alguna chispa del motor auxiliar de gasolina instalado a bordo para las maniobras en puerto y para las encalmadas. En el momento de realizar el abandono el buque se daba ya como totalmente perdido.
La tripulación la formaban el capitán, 2 oficiales de puente, 2 maquinistas y 6 marineros. Una vez en tierra, el capitán Mr. Marshull se presentó a dar parte al vicecónsul inglés señor Escudero, que los atendería muy solícitamente, y a las autoridades marítimas. En la mañana del día 1 de diciembre embarcaban en el vapor ***Mahón*** con destino a Barcelona los diez náufragos tomando los pasajes cedidos gratuitamente por la Cía.Trasmediterránea. Desde la Ciudad Condal debían ser repatriados hacia su país de origen.

> 1.80 *ANITA*

El 17 de febrero de 1923 entraba en Maó la balandra a motor ***Anita***, de esta matrícula, procedente de Barcelona siendo portador de un pico de carga general. Había salido el 16 por la mañana con vientos favorables pero, al encontrarse a punto de enfilar la bocana y para garantizar la maniobra, puso en marcha su motor auxiliar. Dominaba en esos momentos un fuerte vendaval del NW y las aguas litorales se encontraban en plenas *seques de gener* (una marea baja característica de estas costas). De pronto el barco se vio sorprendido por una fuerte racha que lo hizo abatir lo suficiente como para quedar varado sobre el *Baix des Moro*. Con el incidente podría habérsele abierto muy fácilmente una vía de agua pero la pericia de su patrón, don José Tudurí, y la respuesta de su tripulación lograron que aquello quedara reducido a un mal menor.

No tardaron en acudir los prácticos del puerto, señores Vila y Preto, quienes se habían puesto en contacto con el jefe de la Base Naval en demanda de ayuda. Lo primero que ordenaron fue trasbordar la carga que se encontraba en cubierta a un lanchón y al remolcador que se encontraban en las inmediaciones, tras ser desplazados al efecto. Ésta consistía en bocoyes y barriles. Pocas horas después era reflotado el barco que, por si sólo, fue capaz de liberarse de su atadura, para continuar su navegación hasta su apostadero habitual, el muelle de la *Consigna*. Sin duda, un desenlace afortunado.

El 22 habían terminado las labores de descarga del velero, por lo que su armador ordenó al patrón se dirigiera hasta el muelle del *Cós Nou* donde sería varada la embarcación para poder sufrir un severo reconocimiento tras el accidente ocurrido. Una vez realizado éste por los *mestres d'aixa*, se decidió sustituirle la *soleta* (listón de madera o metal que se encuentra por debajo de la quilla para protegerla), por otra nueva de madera más dura.

> 1.81 *VIRGEN DEL CARMEN*

En la tarde del 15 de junio de 1923 llegaba el laúd de gran porte y procedente de Valencia, *Virgen del Carmen*, al mando de su patrón don Juan Vicens. Era portador de 5.000 kilos de tomates para el consumo insular. Había zarpado de aquel puerto el día 5 pero, cuando se encontraba cerca de la costa de Menorca, al irrumpir un fuerte vendaval, le provocaba serias averías en el velamen y su aparejo. Tampoco quiso ponerse en marcha su motor cuando fue requerido para ello de modo que, a partir de ese momento, había quedado a la deriva. Por suerte pudo ser avistado por la barquilla de la Compañía Arrendataria de Tabacos, al cargo de la vigilancia fiscal quien, tendiéndole un sólido calabrote, lo remolcó hasta alcanzar puerto.

> 1.82 *MARTHA*

El día 24 de julio de 1924 un velero de pabellón francés solicitaba auxilio cuando se encontraba más o menos al través de la *Illa de l'Aire*. El comandante de Marina señor Alemany, alertado mediante la radio por el capitán del vapor ***Jorge Juan***, ordenaba al comandante del torpedero y al propio capitán que le prestaran la ayuda que fuere necesaria. Al recibir la orden, el capitán del vapor ordenaba al timonel virar en redondo y poner rumbo

al punto en que se encontraba el velero. Se trataba éste del ***Martha***, un barco de 4 palos aparejado de pailebot, con matrícula de Fécamp (norte de Francia), con un desplazamiento de 1.554 toneladas que llevaba a bordo un cargamento de 956 toneladas de kaolín (arcilla blanca para la fabricación de la porcelana).

El barco navegaba al mando del capitán Mr. Cavini y su tripulación la componían 17 hombres. Procedía de Fowey (Inglaterra) y se dirigía a Génova. Había cruzado el estrecho de Gibraltar el día 14 y a partir de ese momento habían comenzado a surgirle los problemas. Para entonces el barco hacía un poco de agua debido a su vejez y consecuencia de ello llevaba instaladas un total de 4 bombas de achique. La mala fortuna haría que éstas se fueran averiando una a una seguidamente, encontrándose el día 20 con que no funcionaba ya ninguna, con lo que la situación se comenzó a hacer realmente complicada.

El 23, encontrándose ya al través del puerto de Maó, el capitán decidía arribar a puerto para proceder a la reparación de sus sistemas de achique, así como prestar asistencia médica al primer oficial, Mr. Le Golf quien, manipulando una de ellas intentando repararla, se había dislocado un brazo y producido un desgarre muscular. A las siete de esa tarde, encontrándose al través de la *Punta de s'Esperó* ordenaba largar el gallardete del C.I.S. solicitando remolque, pero nadie le vio desde tierra. En vista de la situación, estuvo bordeando la costa de la bocana intentando entrar en puerto pero la suave brisa existente no le era favorable y en lugar de aproximarle, le iba apartando poco a poco. En la mañana del 24, cuando se encontraba ya al través de *Binissafúller* vió que salía de puerto el vapor ***Jorge Juan***, por lo que el capitán ordenó se izaran nuevamente los gallardetes de socorro. El capitán del vapor pudo observarlo y ordenó a su timonel que se aproximara para ver que sucedía. En las conversaciones mantenidas entre los responsables de ambos barcos se trató de llegar a un acuerdo en la cantidad a pagar por la operación de dar remolque al averiado, importe que el capitán del velero encontraría elevado (unas 150.000 pesetas), por lo que rehusó el servicio.

Un torpedero, que a su vez ya había llegado a la zona, se ofreció entonces a remolcarlo hasta la bocana, accediendo a ello el capitán del barco averiado. Fue tendido un cable entre tripulantes de ambos buques, navegando a continuación hasta Maó. El comandante del torpedero indicó al capitán que fondeara provisionalmente al socaire de la *Mola*, bajo el punto en que se emplazaba la batería *General Álvarez de Castro*. No tardaron en acercársele varias embarcaciones en las que se encontraba diverso personal de la Comandancia, así como el práctico de guardia y el cónsul de Francia. Este último, tras hablar con el capitán se puso en contacto con el representante de la empresa que realizaba entonces los trabajos de dragado del puerto, señor Colom, quien en poco tiempo conseguía reunir una tripulación de fortuna para el remolcador ***Medina*** y a las tres horas zarpaba hacia el lugar en que se encontraba fondeado el velero. Una vez afirmados varios cables, lo condujo a remolque hasta el interior del puerto fondeándolo frente al *Moll de Ponent*. Seguidamente embarcaba el personal de Sanidad Exterior que había estado esperando ya en el muelle, a cuyo frente se encontraba el doctor Aristoy, quien dispuso que el oficial herido fuera trasladado al Hospital Civil, donde sería perfectamente atendido. A la mañana siguiente el ***Martha*** fue sometido a un peritaje para valorar las averías sufridas y así proceder cuanto antes a su reparación para que pudiera reanudar viaje en el mínimo espacio de tiempo.

> 1.83 *CATALOGNA*

Al atardecer del 25 de septiembre de 1924 entraba de arribada forzosa el bergantín-goleta de pabellón italiano nombrado ***Catalogna***. El barco tenía matrícula de Génova, desplazaba 118 toneladas y llevaba una tripulación de 6 hombres al mando del capitán Sig. Ido Giannovi. Procedía de Bone (Argelia) y era portador de una partida de carbón vegetal. Fue consignado por don Juan B. Taltavull. El motivo origen de su entrada es que se le había abierto una vía de agua. Una vez reparada la avería, zarpaba el día 28 con rumbo a Barcelona.

> 1.84 *AIMÉE MARIE*

El 27 de octubre de 1924 se comentaba entre los pescadores que una de las parejas

del bou que faenaban en las aguas de Ciutadella habían auxiliado a un velero francés que llevaba por nombre ***Aimée Marie*** el cual se encontraba con problemas. Este velero había salido hacía días del puerto de Orán con rumbo al de Marsella. Al haber perdido el timón por causa del temporal existente había quedado sin gobierno, continuando a la deriva empujado por las corrientes hasta quedar embarrancado en el enclave conocido como cala *en Bruc*.

Tras ser descubierto por las dos embarcaciones pesqueras y observado que estaban pidiendo ayuda, se aproximaron para intentar reflotarlo. Para ello se tendieron varios calabrotes de los que estuvieron estuvieron tirando hasta conseguir liberarle, procediendo seguidamente a remolcarlo a puerto. Una vez en su interior, dominado por las corrientes existentes en aquellos momentos y sin posibilidades de corregir el rumbo, el velero fue cayendo lentamente hacia babor hasta quedar nuevamente encallado en cala *en Busquets*, donde fue dejado por los pesqueros.

El 16 de noviembre de 1924 llegaba al puerto de Ciutadella un remolcador francés dispuesto a conducir hasta su país el velero, que continuaba embarrancado en cala *en Busquets*. El remolcador reflotó el barco sin ningún tipo de problema con ayuda de su gran potencia y ambos amarraron ya en puerto, permaneciendo desde entonces a la espera de que abonanzase el tiempo y poder zarpar rumbo a Francia.

Durante la mañana del 20, tras completarse las maniobras de desatraque y afirmar el largo cabo de remolque, remolcador y velero averiado se encontraban muy pronto en mar abierta, dispuestos a tomar el rumbo de aguja adecuado pero, al poco tiempo, encontraban tal temporal establecido, con unas grandes olas que dificultaban enormemente el remolque, que tuvieron que virar en redondo para quedar fondeados en el antepuerto a la espera de que mejorasen las condiciones meteorológicas.

> 1.85 *LLOBREGAT*

A primeras horas del día 20 de noviembre de 1924 corría la noticia de que en la bocana del puerto de Maó había un barco varado sobre el fatídico *Baix des Moro*. El accidente había tenido lugar en el transcurso de la noche, cuando el velero, propiedad de un grupo de comerciantes de Ciutadella, el ***Llobregat***, intentaba ganar puerto procedente de Barcelona y Ciutadella. Al enfilar la bocana se encontró con vientos totalmente contrarios y, en el transcurso de una maniobra de virada bastante comprometida el barco no respondió al timonel como debiera, siendo arrastrado inevitablemente sobre el bajo mencionado hasta quedar embarrancado. Durante la mañana siguiente, las barcas del bou que regresaban de faenar intentaron inútilmente liberarlo, algo que no conseguirían por falta de fuerza suficiente.

Enterado el comandante de Marina del hecho, que no tenía visos de solución, ordenó la salida inmediata del remolcador de la Base Naval para intentar solucionar el problema. Tampoco sería posible esta medida, de forma que tuvo que optarse por aligerar el barco del peso de su carga, en la confianza de que la varada no le habría dañado gravemente la obra viva. Se destinaron dos barcazas para que fueran trasladando hasta el muelle las diversas mercancías que se encontraban estibadas en sus bodegas, consistentes en algarrobas y ladrillos para la construcción. El día 22 de noviembre de 1924, una vez liberado de la mayor parte de su carga, el ***Llobregat*** conseguía ser reflotado de nuevo y tras ello conducido al interior del puerto donde sería amarrado.

> 1.86 *ANITA*

El 26 de enero de 1925 llegaba procedente de Palma la balandra de esta matrícula ***Anita***, propiedad del armador don Antonio Pons Martí e Hijo. Según manifestó su tripulación una vez hubieron amarrado, el barco, en su viaje de ida a Palma, había sido embestido por un gran pez espada que logró atravesar la tablazón de su casco, llegando hasta el forro interior, de un espesor de 8 pulgadas. El pez, una vez hubo asestado su terrible impacto, había quedado sólidamente atrapado en la madera por su propia arma. Tanto se revolvió intentando liberarse, que terminó por partírsele la espada, que quedó sólidamente clavada en el casco, actuando de improvisado espiche de fortuna. Gracias a ello se evitaría una vía de agua que podría haber dado serios problemas a los tripulantes que se encontraban a bordo y a medio viaje. El barco

trabajó normalmente en Palma y regresó a Maó, navegando en estas curiosas condiciones para no perder viaje. Una vez trasegada la carga en este puerto, zarpó nuevamente rumbo a Palma, donde sería varado para reparar debidamente su casco. Se dijo que otro caso semejante al ocurrido al ***Anita***, aconteció a un velero de la matrícula de Ciutadella, que desde entonces sería conocido popularmente entre los ciutadellencs como *Na Barrinada*.

> 1.87 *CARLO I*

De arribada forzosa entraba en la tarde del 13 de febrero de 1925 el bergantín-goleta de pabellón italiano y aparejado de dos palos ***Carlo L***, de 191 toneladas de desplazamiento y perteneciente a la matrícula de Viareggio. Procedía de Catania y era portador de un cargamento de azufre con destino a Almería. En el momento de arribar a Maó sumaba ya nada menos que 30 días de travesía a causa de los difíciles vientos contrarios con los cuales se había topado. Su patrón era el Sign. M. Martinelli, quien tenía a su mando para gobierno del barco a 7 tripulantes. Una vez en puerto fondeó al abrigo de *Calallonga*. Unos días después, repuestos los tripulantes de su agotamiento y tras embarcar agua y alimentos, reanudaban su viaje.

> 1.88 *SAN JOSÉ*

En la mañana del 6 de marzo de 1925 corría nuevamente la voz de que otro barco se hallaba embarrancado en alguna de las lajas de la bocana del puerto, noticia que se confirmaría a la llegada del vapor ***Rey Jaime II*** procedente de Barcelona. El barco siniestrado era el velero nombrado ***San José*** que había llegado durante la noche con procedencia de Barcelona portando carga general para el consignatario don Andrés Vives Campomar. Como resultado de una frustrada maniobra bajo la incidencia de una fuerte racha de viento, el barco había ido a caer sobre el *Baix des Moro*. En su ayuda fue enviado el remolcador de la Base Naval, que llegó portando a remolque una gabarra propiedad de la Cía. Trasmediterránea, la cual sería utilizada para aligerar la carga del barco atendiendo a experiencias anteriores y así poder ayudar en las labores de reflotamiento. Se hallaban a bordo los dos prácticos del puerto junto con las autoridades de Marina. Sobre las nueve de la mañana conseguía ser felizmente reflotado tras lo cual, era remolcado hasta uno de los muelles comerciales. El patrón del velero era don José Thomás, el barco tenía matrícula de Barcelona y su tripulación lestaba compuesta por 5 miembros.

> 1.89 *CANIGÓ*

A primeras horas de la tarde del 6 de marzo de 1925, y con procedencia de Barcelona, Roses y Sant Feliu de Guixols (estos dos últimos puertos de arribada forzosa por causa del mal tiempo reinante), llegaba el pailebot ***Canigó*** al mando del patrón don José Tudurí. Durante la travesía de Barcelona a Maó tuvo que correr un violentísimo temporal que le obligó a arribar a Roses (Girona), viéndose precisada su tripulación a echar al mar parte de la carga que llevaban estibada sobre la cubierta con el objeto de evitar lo que iba a ser un naufragio inminente. Después de varias tentativas frustradas de salida de los citados puertos conseguiría llegar a Maó salvando numerosas dificultades. Por otro lado y como consecuencia de este mismo temporal, se estrellaba contra las rocas de cala Gat (Capdepera) la balandra ***Cala Murtà*** y el laúd de gran porte ***San José***, logrando salvarse milagrosamente sus dos tripulaciones. Ambos barcos eran habituales en este puerto debido al transporte de diversos productos agrícolas procedentes de la isla vecina.

> 1.90 *ALKEIDA*

El día 13 de septiembre de 1925 fue remolcado hasta el interior del puerto de Ciutadella el buque de pabellón italiano ***Alkeida*** el cual, encontrándose navegando con rumbo al puerto de Barcelona transportando un cargamento de carbón, se había visto sorprendido por un violento temporal que le ocasionó grandes averías. Arrastrado por la corriente al encontrarse sin

medios de propulsión ni gobierno, fue derivando peligrosamente hacia la costa de Menorca. La fortuna haría que en aquellos momentos se encontraran trabajando en las inmediaciones una pareja de bous los cuales, advirtiendo que el barco iba sin gobierno hacia la costa empujado por el temporal, decidieron acercarse siendo entonces alertados por sus tripulantes que estaban pidiendo auxilio. La pareja de bous, que tenía su apostadero en Ciutadella, dio remolque al buque averiado hasta dicho puerto. La tripulación de este último había llegado a sentirse totalmente perdida en algunos momentos.

> 1.91 *CORNELIO*

El 1 de octubre de 1925 entraba conducido por el remolcador de la Base Naval el bergantín-goleta de pabellón italiano ***Cornelio*** fondeando frente a *Calesfonts*. Entraba de arribada forzosa procedente de Piava (Italia) y su destino era Castellón, hacia donde transportaba un cargamento de madera al mando de su capitán, Sig. Mazzoni. Durante el viaje había sido sorprendido por un duro temporal que había llegado a ponerle en situación muy angustiosa, como consecuencia de haber rasgado completamente su velamen y sufrir otros múltiples desperfectos. Como consecuencia de los terribles bandazos que había estado dando uno de sus tripulantes había caído sobre la cubierta fracturándose una pierna. En vista de aquella situación, que era ya desesperada, el capitán había decidido entrar en Maó, a fin de poder reparar sus averías. El tripulante fue desembarcado y conducido al Hospital Civil, en donde sería perfectamente atendido. Se encontraban a bordo la esposa del capitán y sus hijos. Mientras permaneció en este puerto fue consignado por la agencia de don Juan B. Taltavull.

> 1.92 *MIGUEL ORTEGA*

El 23 de agosto de 1926 naufragaba en el denominado *Baix d'en Caragol* la balandra nombrada ***Miguel Ortega***, de la matrícula de Valencia y habitual en este puerto. Nombrado por el comandante de Marina de Menorca un juez instructor para incoar el expediente de naufragio, el mismo día 24 comenzaban a declarar ante el mismo tanto el patrón, don José Ferrer Serra, como los cuatro marineros que formaban su dotación. Todos eran naturales de la isla de Ibiza.



El barco había salido del puerto de Alicante el domingo día 15 y durante la mayor parte de la travesía había navegado con buen tiempo e incluso había encontrado encalmadas al hallarse tras ocho largos días de navegación, en las aguas cercanas a Menorca. Sería en la madrugada del lunes 23 cuando irrumpía violentamente la tramontana, con tanta fuerza, que a los pocos minutos había embravecido la mar haciéndola totalmente impracticable. Se hallaban en esos momentos a unas 4 millas de la

Illa de l'Aire. De repente, al estar realizando una maniobra de virada, la mar largó dos fuertes embates a la balandra que harían oír a quienes se hallaban a bordo un fuerte crujido que puso en aviso a su patrón, algo que sería demasiado tarde. Al poco tiempo podían comprobar todos los que allí se encontraban que la embarcación navegaba escorada sobre su banda de estribor. El hecho alarmó a la tripulación, que corrió a la bodega para averiguar las causas de lo ocurrido, comprobando aterrorizados que se debían a una importante vía de agua, resultado de la doble andanada que les había dado la mar. A pesar de ello, se pusieron a trabajar activamente con las bombas de achique intentando frenar el avance del agua. Nada se podía hacer, ya que el agua entraba más rápidamente que la que ellos podían achicar, por lo que hacía estériles todos los esfuerzos de los abnegados marinos.

Vista la situación, que ya era desesperada, el patrón ordenó a sus hombres que sin pérdida de tiempo recogieran sus ropas, documentación y lo poco que pudieran embarcar en el pequeño bote salvavidas, al propio tiempo que éste era arriado al agua. Las olas eran impresionantes y los hombres dudaban que pudieran finalizar de un modo feliz la ingrata aventura que en aquellos momentos estaban corriendo. Pero entre terroríficos bandazos y sacando como podían el agua que se metía en el bote, lograron entrar en la cala de *Biniancolla* y saltar a tierra. Una vez allí, se dirigieron a pie hasta la torre de la *Vigía de Torret* donde darían cuenta del percance sufrido y del consiguiente naufragio. Y es que el ***Miguel Ortega*** había alcanzado el *Baix d'en Caragol* sufriendo un terrible encontronazo y en pocos minutos transportado por la corriente, llegaba hasta el punto conocido como *ets Esqueixos* yéndose a pique, quedando velando tan sólo parte de su mastelero.

El barco era propiedad del armador don Juan Arguimbau, de Ciutadella, y el viaje se debía a realizar un transporte de trigo con destino a una fábrica de harina de Maó, La Minerva, propiedad de don Francisco Bosch Ponsetí y de don Juan Pons Pons. Si bien el buque no estaba asegurado, sí lo estaba su cargamento, el cual estaba valorado en unas 45.000 pesetas. Se perdieron totalmente tanto el barco como la carga que transportaba. La fortuna, sin embargo, favorecería a su tripulación al ocurrir el accidente cerca de la costa y al abrigo ya de la furiosa tramontana. El patrón y sus hombres estuvieron pernoctando varias noches en la playa vigilando el barco por el cual nada ya se podía hacer.

El 11 de octubre se hacía público el Aviso a los Navegantes ofreciendo los datos del naufragio del barco en los siguientes términos: "Isla de Menorca, proximidad de cala *Biniancolla*, naufragio señalizado en la posición latitud 39° 43' 24"N y Longitud 4° 15' 20"E. En esta situación, en fondos de 18 a 19 metros se encuentra a pique la balandra ***Miguel Ortega*** hundida el 29 de agosto último emergiendo el palo que sobresale del agua 2,5 metros. Encima de la balandra sobre su costado se sondean de 12 a 13 metros".

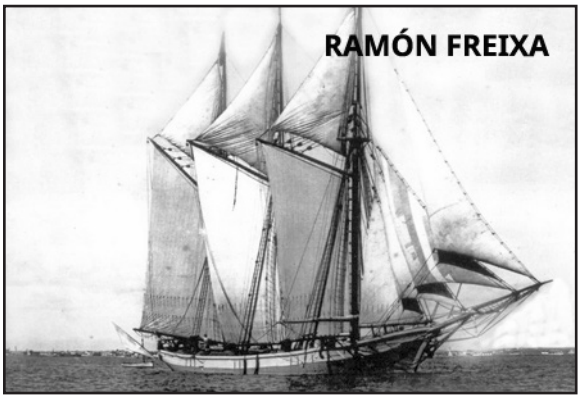
> 1.93 *NUEVO LAREÑO*

Con la anochecida del día 4 de diciembre de 1926 lograba entrar en Ciutadella culminando penoso viaje el motovelero ***Nuevo Lareño***. Había logrado salvar una malísima travesía tras haber salido tres días antes de Barcelona y haberse desatado un fortísimo temporal que levantaría una mar imponente. El patrón, don José Torres, se había visto obligado a arribar a Porto Colom para encontrar refugio y esperar la ansiada encalmada. Reanudado el viaje a mediodía del 3, debido al impresionante temporal que continuaba reinando en el canal, las grandes olas batían sin piedad la cubierta, la cual llevaba estibada una importante partida de carbón, convirtiéndola en una peligrosa piscina que podía hacer zozobrar el barco en cualquier momento. El patrón se vio obligado a ordenar a sus tripulantes que abrieran sin falta diversos orificios a nivel de cubierta a modo de improvisados imbornales hacia sus costados para dar salida a aquella importantísima y peligrosa cantidad de agua embarcada que quedaba estancada entre la carga. Gracias a ello pudo ganar puerto no sin salvar grandes dificultades.

Por su parte el vapor ***Mahón*** tuvo que suspender su salida para Barcelona con escala en Alcúdia y, persistiendo el duro viento N, continuaba detenido el 6. La temperatura por estas fechas era extremadamente glacial. El también vapor ***Delfín*** se encontraba retenido en idénticas condiciones.

> 1.94 *RAMÓN FREIXA*

El día 4 de diciembre de 1927 llegaba al puerto de Ciutadella el motovelero ***Ramón***



Freixa, tras haber salido desde Barcelona hacia ese puerto el 3 y que, en el transcurso de la travesía, había sufrido una grave avería. El barco iba patroneado por don Gabriel Camps Sintes y había llegado al puerto sobre el mediodía. Como la noticia de la avería padecida ya hubiera circulado previamente, motivó que una gran muchedumbre se diera cita en el puerto para informarse directamente de lo acaecido a la llegada del barco en cuestión.

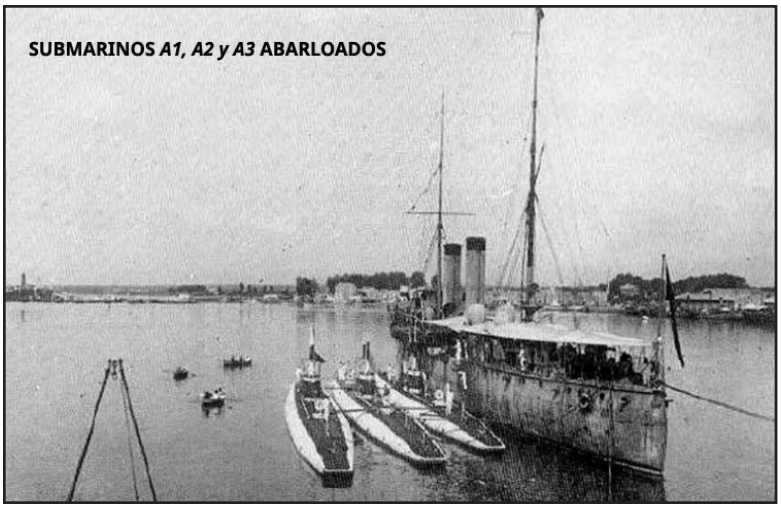
Al parecer el día 3 había zarpado de la Ciudad Condal en viaje inaugural hacia Ciutadella de una línea regular de carga directa. Cuando se encontraba a unas 50 millas el patrón fue advertido por su mecánico de que las bodegas se estaban inundando de agua. Éste ordenó a su tripulación que comenzara de inmediato a achicarla, utilizando para ello las bombas existentes de servicio pero, tras dos horas de trabajo agotador, éstas se paraban debido a que habían quedado estranguladas por culpa de los restos de paja y grasa que se habían introducido en los conductos procedentes de la sentina. La tripulación no tendría otra opción que ponerse a trabajar achicando con cubos, trabajo que se vería enormemente endurecido por causa de un fuerte temporal de tramontana que se había establecido en la zona, y que llegó a acabar con sus fuerzas.

Llegó el punto en que, rendidos, incluso se dieron por perdidos pero, el patrón, en una sabia decisión, decidió dar popa al temporal y arribar hacia el puerto de Alcúdia, a donde llegaría merced a las excelentes características de construcción del barco. Una vez en puerto, las autoridades marítimas les ofrecieron toda la ayuda necesaria para poder recuperar la navegabilidad del mismo, lo cual les permitiría continuar viaje hacia Ciutadella una vez establecida la ansiada encalmada. En el puerto de destino les estarían esperando igualmente varios trabajadores de mantenimiento de la armadora Freixas Hermanos, desplazados exprofeso desde Barcelona, para que solucionaran definitivamente el problema.

> 1.95 *AIUTO DI DIO*

Desde el día 3 de febrero de 1928 se hallaba refugiado en el *Clot de la Mola* un velero italiano debido a la mar gruesa reinante fuera de puntas. Una furiosa tramontana se había levantado durante la madrugada precedente y este velero, que estaba aparejado de goleta, a la vista de que no remitían las negativas circunstancias meteorológicas, largó las banderas del C.I.S. que significaban "*solicito auxilio*". Habiéndolo observado su presencia el personal de la *Vigía de la Mola*, trasladó parte urgente a la Comandancia de Marina desde donde se pondría en marcha una operación destinada al remolque de la embarcación en apuros.

Ese día era sábado y el vendaval había originado diversas y aparatosas averías como rotura de cables, árboles y tejados en la isla. En primer lugar fue solicitado el concurso del remolcador de



la Estación Naval, que no podría salir por no estar en condiciones de navegar al encontrarse varado por avería, solicitándose entonces la ayuda del veterano patrón señor Reynés para que acudiera, cuando menos, a rescatar a los hombres que se hallaban a bordo, al tiempo que se llevaban a cabo otras gestiones con el mando Militar de la Isla para obtener del jefe de Transportes Militares el auxilio de las motoras ***Nº 1*** y ***Nº 2***.

El gobernador Militar accedió inmediatamente a la

petición, poniéndose en marcha las dos embarcaciones al mando de sus respectivos patrones, Antonio Calderón y Antonio Previ, respectivamente, tras ser convenientemente lastradas para poder salir fuera de boyas en las condiciones actuales de la mar y acercarse al barco en peligro. También se prepararon, al haberlo así solicitado sus comandantes, por si era necesario su concurso, los submarinos-escuela con base en la Estación Naval ***A-1*** y ***A-3***, los cuales navegaban al mando de sus respectivos comandantes, don Rafael Fernández de Bobadilla Ragel y don Felipe de Abárzuza y Oliva. Una vez desamarradas, las motoras se dirigieron a embarcar a los prácticos del puerto señores Vila y Preto, los cuales residían en Es Castell, continuando rumbo seguidamente hacia el *Clot de la Mola*.

Allí seguía el velero manteniéndose a duras penas, dando fuertes arfadas y cabezadas, con peligro inminente de rotura de sus cadenas que, de ocurrir, iría a parar inevitablemente contra las rocas inmediatas. El ***Aiuto di Dio***, que así se denominaba el barco, tenía la matrícula de Porto Ferraio, en la isla de Elba, siendo su capitán y propietario el Sig. Andrea Rum, llevando como tripulantes a Olivio Mattera como contramaestre y a Giusseppe Olivari, Giovanni Rum, Vittorio Bartoli y Egidio Guidi como marineros. La mar hasta ese momento, aún siendo aguas interiores del puerto, presentaba un aspecto imponente. Pero al llegar al *Clot*, las olas adquirieron proporciones colosales empujadas por el viento que, verdaderamente huracanado, aullaba tenebrosamente entre las embarcaciones que se estaban concentrando en la zona, llegando a soplar con una fuerza e intensidad indescriptibles.

Al situarse a su altura la motora ***Nº 2***, los tripulantes del velero manifiestaron sus deseos de desembarcar a tierra ya que se encontraban totalmente extenuados y faltos de víveres. Se lanzaron varios cabos para poder acercar la lancha por popa del velero, operación totalmente imposible puesto que las grandes olas propiciadas por la mar gruesa reinante impedían todo intento de operación de amadrinamiento. Finalmente se optó por arriar el bote del velero, embarcándose en él los tripulantes a excepción del capitán, que serían trasladados entre grandes dificultades hasta la motora.

Mientras tanto, en la Estación Naval se había originado un gran movimiento en los muelles puesto que el comandante de Marina, don Luis de Garay Galiana, había ordenado finalmente la salida de los dos submarinos que poco después se hacían a la mar. El primero en llegar sería el ***A-3***, hallando a bordo del velero a su capitán a quien había que rescatar, y que muy pronto se vería acompañado de 4 marineros del sumergible dispuestos a salvar el barco. La misión de estos hombres sería afirmar el largo cabo que se les iba a dar y seguidamente levar las dos anclas pero vista la situación y la imposibilidad de recuperarlas por la brutal resistencia que ofrecían, se decidiría soltar sus dos cadenas para ser abandonadas allí mismo. El temporal no permitía ni el menor intento de levarlas.

Por su lado, el ***A-1*** había preparado otro cabo para poder ayudar en las labores de remolque al otro sumergible cuando el velero se encontrara en franquía. La operación se realizó con precisión y habilidad manifiesta y una gruesa estacha era amarrada fuertemente a bordo por los hombres que se hallaban en la cubierta de la goleta. Seguidamente y a una orden breve se dejaban caer al fondo ambas cadenas, mientras el ***A-3*** se aprestaba a iniciar el remolque. Dióse entonces avante y con viento huracanado de proa y mar brava de costado emprendían la marcha. Se tensó el cable, quedando los dos buques en lucha abierta con las olas que se estrellaban furiosamente contra ambos formando cimeras de espuma blanca, soltando fuertes rociones contra la torreta del sumergible y contra la cubierta de la goleta donde se hallaban los cinco hombres. Se podía observar que el sumergible estaba haciendo un mayor esfuerzo para vencer la resistencia que a su avance oponían el huracán y la propia mar pero, pocos minutos después, se partía de improviso el cable que les unía como si de un hilo se tratara, quedando a bordo del velero su capitán y los cuatro marineros. La embarcación así liberada partió con gran rapidez a merced del viento y siendo terriblemente zarandeada por la impetuosidad de las olas. El submarino ***A-1***, que hasta ese momento había permanecido como espectador, partió en pos de él intentando rescatar a los cuatro hombres que habían quedado a bordo, consiguiéndolo gracias a la gran pericia de su comandante y del propio jefe de la Escuadrilla de Submarinos que se encontraba también a bordo, don Antonio Alonso, al pasar a su babor.

En tales condiciones, se decidía dejar el velero finalmente abandonado a su suerte, continuando su marcha corriendo el temporal empujado por la terrible fuerza del viento, sin gobierno y sin tripulación, al son de las olas que lo movían en macabra danza. Los buques y demás embarcaciones que habían intervenido en el salvamento viraron en redondo y se internaron nuevamente en el puerto donde la tripulación italiana sería atendida con-

venientemente en la Estación Naval.

Se supo posteriormente que el barco había sido alquilado para realizar un transporte de azúcar y corcho entre los puertos de Cagliari (Cerdeña) y Palamós, estando asegurado (según se dijo) por la mitad de su valor. El expediente de "Abandono Forzoso" de la embarcación fue tramitado por el agente consular de Italia, señor Ponsetí, trasladando a su vez los pormenores de la documentación expedida al cónsul general en Barcelona. Por su parte, la Comandancia de Marina telegrafió a las restantes Comandancias de la Zona dando conocimiento de los hechos y de la última situación del barco que iba a la deriva. El ***Mahón***, amarrado en puerto, mantuvo sus calderas a presión por si era necesaria su participación, aún a pesar de haber manifestado poco después de su llegada ese día que le sería totalmente imposible acceder a la zona por la imposibilidad de maniobrar con un mínimo de seguridad. Días más tarde circularía el rumor de que un barco de línea había detectado la presencia del ***Aiuto di Dio*** a unas cien millas al SE de Menorca. Pero lo realmente cierto es que nunca más se supo de él.

> 1.96 *HESPERIA*

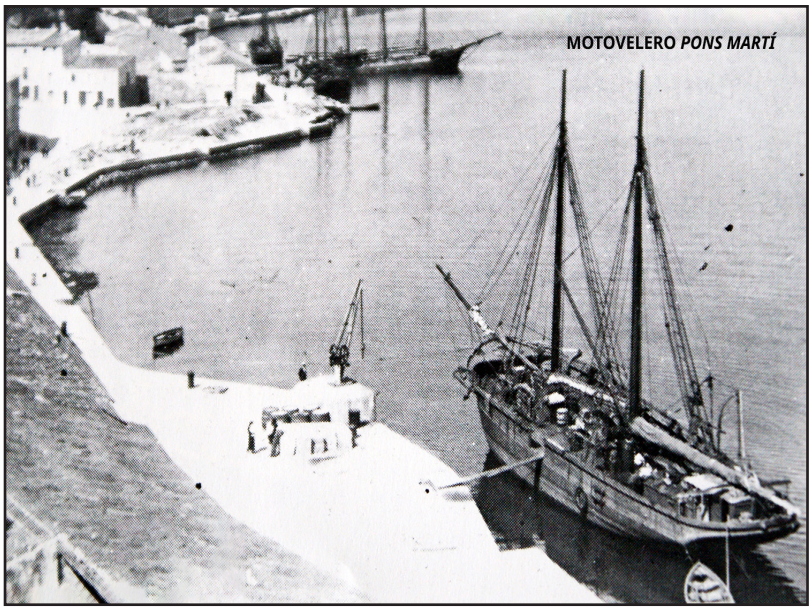
Durante la madrugada del 3 de abril de 1928 se había levantado mucho viento y el responsable de guardia en la *Vigía de la Mola* había anunciado en su parte meteorológico habitual: "*Norte duro, mar muy gruesa y horizonte muy brumoso*". Con las luces del alba un velero italiano había fondeado en el *Clot de la Mola*. Se trataba del bergantín-goleta de tres palos ***Hesperia***, de 347 toneladas de registro bruto y matrícula de Oneglia (costa de Liguria, al norte de Italia) y era propiedad del armador Sig. Franceschi Terrizzano. Era este barco un mercante que navegaba a las órdenes de su capitán, Franceschi Sesto.

Había salido el 29 de marzo de Orán transportando un cargamento de chatarra de hierro y tenía como puerto de destino Génova, cuando le sorprendió el temporal. Su tripulación estaba formada por 9 hombres los cuales se encontraban en extremo fatigados como consecuencia del temporal que habían estado corriendo, por lo que el capitán había querido buscar refugio en el puerto o en una zona abrigada próxima a tierra a primera hora de la mañana en Menorca, dadas las circunstancias de hallarse muy próximos a sus costas. Una vez conseguido su objetivo, todos querían descansar. Sin embargo, el tiempo se había recrudecido a peor durante las primeras horas de esa mañana en que había reforzado el N y el barco, en su emplazamiento actual, también se encontraba en peligro. Fue entonces cuando su capitán decidió solicitar auxilio.

La situación fue comunicada al comandante de Marina quien inmediatamente mandó salir al remolcador de la Estación Naval para prestar auxilio a la tripulación sitiada. Llegado al costado del ***Hesperia***, todos los hombres embarcaron rápidamente en el remolcador y abandonaron momentáneamente el barco. También se había acercado al lugar una de las motoras de Transportes Militares que llevaba a bordo al práctico señor Vila. Cuando hubieron desembarcado a tierra, tanto el agente consular Italiano señor Ponsetí, como el oficial de Sanidad Marítima y el comandante de Marina atendieron solícitamente a los marinos italianos los cuales, posteriormente, marcharon a Es Castell para poder vigilar la situación de su barco, preocupados por su situación. Éste se encontraba sin novedad en el mismo lugar en el cual lo habían dejado fondeado, por lo que esperaban poder volver a embarcar en cuando amainara el temporal. Posteriormente se sabría que el ancla había garreado, puesto que se hallaba sobre una zona en la que dominan los fondos de arena, pero tuvo la suerte de topar con una roca y quedar nuevamente fijada en fondo seguro. Cuando hubo restablecido el buen tiempo y a punto de reemprender viaje, fue necesaria la presencia y concurso del buzo de la Estación Naval puesto que el ancla había quedado tan fuertemente asegurada en la roca que no había forma de desenrocarla desde la superficie, por lo que tuvo que bajar a liberarla. Terminados estos pormenores y embarcada nuevamente toda la tripulación, la embarcación zarpaba con rumbo al puerto de Génova, su primitivo puerto de destino, el 6 de abril cuando transcurrían las ocho de la mañana.

> 1.97 *PONS MARTÍ*

Al atardecer del dia 25 de abril de 1928 el armador del motovelero ***Pons Martí*** recibía un telegrama procedente del puerto de Alcúdia en el cual se le comunicaba que su barco


MOTOVELERO *PONS MARTÍ*

había sufrido una avería en la máquina en su trayecto Barcelona-Maó, aunque proseguía viaje a la vela impulsado por el viento, el cual le portaba hacia la costa de Menorca. También especificaba que el viento era de proa por lo que el viaje resultaba muy lento y, como consecuencia de ello, tardaría bastante en llegar a puerto. A primera hora de la mañana siguiente el armador se desplazó hasta Ciutadella con la intención de contratar un servicio de remolque y evitar así el que pudieran derivarse perjuicios a los destinatarios de la carga que transportaba. Una vez logrado su propósito, el señor Pons Martí remitió un telegrama a su agencia en Mahón con el texto siguiente: "***Pons Martí*** sin novedad. Sale barca para remolcarlo. Llegarán al anochecer. Enrique Pons"

Y así fue; el motovelero entraba en el puerto de Maó a las nueve de la noche remolcado por el pesquero con base en Ciutadella nombrado ***Lay***. El problema que tenía en su máquina era una seria avería en el inversor de la marcha, lo cual se había producido a una distancia aproximada de 8 millas de Alcúdia. Una vez comprobada la importancia de la avería, su patrón, el señor Mercadal, había ordenado desplegar todas las velas, navegando desde entonces impulsados por el viento hasta las inmediaciones de Fornells. El tiempo no presagiaba nada bueno; el viento era de SE, fresquito con marejada. El cielo estaba cubierto y había escasa visibilidad a causa de las intensas brumas reinantes. Allí tomó el remolque que le ofrecía el pesquero *ciutadellenc*, tras el acuerdo pactado entre los armadores de ambas embarcaciones, y continuaron sin novedad hasta llegar al puerto de destino.

El día 27 comenzaban las labores de reparación de la avería, mientras que su servicio era cubierto por el pailebot ***Arnaldo Oliver***. El 16 de mayo, una vez reparada la avería y realizada una inspección general del estado tanto del barco como de su máquina auxiliar, partía en viaje de itinerario hacia la Ciudad Condal transportando un pico de carga general y una partida de envases vacíos.

Hay que decir que el ***Pons Martí*** era el antiguo ***Anita*** construido en *es Jonquet*, en el *Cós Nou* del puerto de Maó, por el conocido *mestre d'aixa* Gori Femenías y que fuera adquirido por el actual armador una vez formaran sociedad con los antiguos propietarios.

> 1.98 *IOLANDA*

El 16 de enero de 1929, de arribada forzosa, lograba entrar en el puerto de Maó el velero de pabellón italiano ***Iolanda*** ,que fondeó al amparo de *Calallonga*. Desplazaba 52 toneladas, iba al mando del patrón Sig. Andrea Aste a quien auxiliaban 5 tripulantes. Portaba un cargamento de langostas y se dirigía desde Carloforte (Cerdeña) hasta Barcelona. Lo consignó don Juan B. Taltavull.

> 1.99 *PONS MARTÍ*

Sobre las nueve de la mañana del 17 de enero de 1929 entraba en Maó el motovelero ***Pons Martí*** amarrando en el *Moll de Llevant* tras 25 horas de viaje procedente de Barcelona. Su patrón era don Miguel Mercadal. Desde la madrugada había permanecido refugiado en la costa sur y, desde la *Illa de l'Aire* hasta la bocana tuvo que capear mar gruesa del N en cuyo transcurso un fuerte golpe de mar le destrozó la puerta de uno de sus compartimentos. Tal era el estado de la mar que su cubierta era constantemente barrida por el fortísimo oleaje. Por fin lograba ganar

el puerto tras afrontar con contrastada pericia de su patrón el furioso vendaval y estado de la mar, sin el menor incidente personal.

> 1.100 *MARGARITA MADRE*

El día 10 de noviembre de 1929 entraba en Maó de arribada forzosa por el mal tiempo dominante la goleta de pabellón italiano ***Margarita Madre***, fondeando en las inmediaciones de *Calallonga* a indicación del práctico. Procedía de Génova y se dirigía hacia Argel portando un cargamento de baldosas. Cuando entró, llevaba ya más de un mes de navegación, habiendo tenido que refugiarse anteriormente en Marsella y Fornells. Iba al mando de su capitán, Sig. Alfredo Giossue y estuvo consignado por el agente de Aduanas don Juan B. Taltavull. También se había hecho a la mar desde Fornells en donde se encontraba refugiado por idéntico motivo desde hacía varios días el motovelero ***Júpiter***. Sin embargo, una vez hubo zarpado, al encontrarse a unas 20 millas de la bocana navegando rumbo NW, tuvo que virar en redondo y regresar nuevamente a puerto dado que el estado de la mar había empeorado debido a la irrupción de fortísimas rachas de viento del WNW. Hacía ya 18 días que había zarpado desde Maó rumbo a Barcelona y tuvo que entrar por segunda vez en Fornells al no poder continuar. Con cinco días de navegación llegaba el 17 el velero ***Matilde*** procedente de Eivissa. Había tenido que buscar refugio en Capdepera debido al mal estado de la mar. Su patrón era don Bartolomé Ribas y estuvo consignado en este puerto por don Juan B. Taltavull. Por su parte, el ***Júpiter*** lograba llegar a Barcelona ese mismo día por la tarde sin otra novedad.

> 1.101 *LAREÑO*

Transcurriendo la una de la madrugada del 22 de noviembre de 1929, la pareja de carabineros que se encontraba de guardia en el *Moll de Llevant* se apercibió que desde la popa del motovelero ***Lareño***, que se encontraba fondeado, estaban saliendo chispas procedentes de la combustión de algún material. Otra pareja fue alertada, la cual se embarcó en el bote de servicio y se acostaron al barco avisando de ello a la tripulación que se encontraba durmiendo a bordo y no se habían percatado de lo que estaba ocurriendo. Despertado el patrón, que pronto descubrió que estaban ardiendo algunos trozos de madera que se encontraban dentro de una espuerta. Echaron rápidamente agua sobre los mismos logrando extinguir las llamas, salvando al barco de lo que hubiera sido un incendio seguro.

> 1.102 *PONS MARTÍ*

El 30 de noviembre de 1929 y cuando se encontraba navegando con todas las velas desplegadas el motovelero ***Pons Martí*** en mar abierta rumbo a Barcelona, portando varias toneladas de carga general, sobre las seis de la tarde sufría una importante avería al tiempo que se levantaba fuerte marejada por causa de la irrupción de un viento constante y en aumento. Al hallarse a unas 40 millas al norte de *Cap de Cavalleria*, una fuerte racha del viento de WNW y la fuerte tensión generada por las velas, le quebró los tres obenques de babor. Inmediatamente ordenaba su patrón, don Miguel Mercadal, que fuera arriado todo el trapo en evitación de males mayores y, ante la persistencia del viento que había aumentado ya el nivel de las olas a marejada, a las dos y media de la madrugada decidía virar en redondo y hacer rumbo a Maó a motor, llegando a este puerto tras penosa navegación varias horas después. Una vez fondeados se disponían a reparar los elementos del aparejo dañados en el menor tiempo posible para retomar nuevamente la salida. Afortunadamente no se tendrían que lamentar daños personales.

> 1.103 *APOLONIA*

El 29 de enero de 1930 embarrancó en las peñas de la *Illa de l'Aire* un velero dedicado al transporte de mercancías. El tiempo esos días era muy ingrato. De hecho, el día anterior se ha-



bía refugiado en el puerto de Maó, fondeando en *Calallonga* el buque cablero de nacionalidad francesa ***Emile Boudot***, de la matrícula de Toulon.

El ***Apolonia***, tal era el nombre del velero naufragado, estaba matriculado en Ciutadella, de cuyo puerto había salido a las cuatro de la tarde, se dirigía en demanda del puerto de Maó y era propiedad del armador don Juan Arguimbau Ferrer. El barco tenía asignada la línea marítima de carga Ciutadella-Barcelona y, en algunas ocasiones, recalaba en el puerto mahonés. Aquella noche, sin embargo, al hallarse a punto de tomar el *Pas de l'Aire*, un golpe de mar producido por la marejada de poniente le hizo describir una guiñada que dió con el barco en la restinga del *Cap de Llebeig*. Transcurrían entonces las nueve de la noche aproximadamente. Como quiera que el encontronazo fuera tan grande, se le abrió inmediatamente una importante vía de agua, visto lo cual, el patrón ordenó a su tripulación hacer abandono del barco. Los seis tripulantes alcanzaban tierra firme tras arriar el chinchorro de salvamento y embarcar en el mismo y se desplazaban seguidamente dos de ellos sin pérdida de tiempo hasta Maó para avisar del accidente tanto a la Autoridad de Marina como al armador del buque. La carga transportada por el pailebot estaba compuesta por maíz, algarrobas y salvado, y su patrón era don Francisco Marqués, llevando como tripulantes al *nostramo* (contramaestre) José Marqués; al mecánico Antonio Triay y a los marineros José Caules, José Olives y Rafael Caules.

Al amanecer debían iniciarse los trabajos de salvamento pero, al llegar al lugar del accidente, se pudo comprobar con pena que el barco se hallaba ya a pique e irremisiblemente perdido. A consecuencia de la vía de agua se encontraba hundido completamente y tan sólo sobresalían de la superficie del agua los dos palos. El golpe había sido de consideración, al llevar desplegadas las velas y estar avanzando bastante rápido impulsado por el fuerte viento reinante.

En un bote del señor Reynés se trasladó al resto de la tripulación nuevamente a Maó con el fin de enviarlos por carretera a su población de residencia, mientras que para realizar los trámites necesarios quedaban el patrón y el *nostramo*, al tiempo que se nombraba como juez instructor del expediente de naufragio al Sr. Jerez, de la Estación Naval.

El viento había arreciado nuevamente y el barco comenzó a desmontarse en gran parte contra las rocas que le habían servido de lecho de muerte comenzando a flotar sus restos en sentido SW de la Isla. En los dias siguientes el señor Reynés junto con personal contratado expresamente para este trabajo llevaron a cabo la recuperación del palo y la vela mayor, dos velas escandalosas, un ancla con algunos metros de cadena, un puntal para carga y descarga, varias mercancías, cuadernales y otros elementos. Estos trabajos se estaban realizando muy lentamente sobre el fondo en que se habían asentado definitivamente los restos del velero siniestrado.

El 23 de junio se lograba recuperar igualmente el motor que sería transportado seguidamente hasta Maó. Desde 1886 hasta 1930, el armador del ***Apolonia*** había perdido los siguientes veleros ***Rápido***, ***María Luísa***, ***Lealtad***, ***Estrella***, ***Lorencito***, ***Pelayo***, ***Comercio***, ***Industria***, ***Ortega*** y, por último, el ***Apolonia***. Al parecer el barco siniestrado, denominado anteriormente ***Valentín***, carecía de seguro.

> 1.104 *MARÍA LUISA*

El 31 de marzo de 1930 llegaba el laúd de gran porte ***María Luisa***. Procedía de Cartagena conduciendo 13.100 kilos de dinamita y detonadores por lo cual, debido a las características peligrosas de su cargamento, el práctico le hizo fondear al abrigo de *Calallonga*. La mercancía llegaba destinada al depósito autorizado de Menorca a cargo de don Juan Serra, de Alaior. Iba al mando de su patrón, don Francisco Guinada, estando matriculado en el puerto de origen. Había zarpado del

mismo nada menos que el 2 de febrero por lo que había invertido en el viaje la friolera de casi dos meses tras haber sido sorprendido por un fortísimo temporal en plena travesía que le había infringido numerosas averías en aparejos y velamen, lo que le obligó a buscar refugio en Palma donde sería sometido, a su vez, a complejas reparaciones. Fue consignado por la Vda. de Federico J. Cardona.

> 1.105 *MARÍA*

El 12 de diciembre de 1931 estaba establecido un duro temporal que hacía que las comunicaciones marítimas de Menorca con el exterior, permanecieran interrumpidas y los buques amarrados en puerto. Frente al punto denominado *Sa Boca de sa Mina*, en la ribera sur del puerto de Maó, había fondeado a su vez la goleta de pabellón italiano ***Maria***, la cual había arribado igualmente en busca de refugio. Estaba matriculada en el puerto de Viareggio y portaba un cargamento de carbón con destino a Barcelona, a las órdenes de su patrón Sig. Adolfo Betaca y 7 tripulantes. En vista de las condiciones la tripulación decidió desembarcar siendo atendida por el comandante de la posición militar de *Sant Felip*, señor García Díaz. Poco después podía observarse que el barco, de continuar prolongándose en exceso el temporal, se encontraría en inminente peligro de naufragio. Pero el barco conseguiría resistir bien aquellas condiciones hasta que, afortunadamente, comenzaba a remitir el 13 con lo cual podían reanudarse también todos los enlaces marítimos.

La goleta, tras ser trincada por dos embarcaciones a motor, fue entonces remolcada hasta lugar seguro, fondeando en la *Plana de Calafiguera*, frente a la *Liga Marítima*. Las embarcaciones eran dos "bous" que estaban patroneadas por sus propietarios don Gaspar Melsión y don Antonio Garriga. Fue realmente digno de destacar el hecho de que el rescate se efectuara sin ningún contratiempo a pesar de mantenerse en aquella zona una fuerte resaca. Otro velero italiano, el ***Admiraglio Togo***, fondeó en cala *Teulera*, permaneciendo su tripulación a bordo. De los trámites burocráticos de las dos embarcaciones italianas se encargó el agente consular de Italia, don Francisco Ponsetí Vinent.

> 1.106 *PILAR*

Sobre las ocho de la mañana del sábado 22 de diciembre de 1934, levaba anclas para zarpar rumbo a Tarragona el pailebot ***Pilar***, de la matrícula de Alicante, al mando de su patrón don Pedro Ambit. Al encontrarse navegando en demanda de la bocana del puerto, parece ser que no calculó bien la maniobra, puesto que al hallarse al través de la *Punta de Sant Felipet*, le falló la virada yendo a parar sobre la laja del mismo nombre (también conocida como *des Fondal*). Al comprobar que su embarcación, de permanecer en ese punto corría serio peligro de hundimiento, solicitó auxilio inmediato a los mandos militares de la *Fortaleza de Isabel II*, siendo atendido rápidamente, acudiendo un gran número de soldados que, tras tender un grueso calabrote facilitado por la propia tripulación del ***Pilar***, comenzaron a tirar de él con la esperanza de poder sacar la embarcación de su atolladero.

Mientras estaban en pleno intento de reflotamiento abordó la embarcación el práctico del puerto, señor Vila, que se había preocupado de dar conocimiento de los hechos al subdelegado Marítimo, don Federico Garay, al propio tiempo que el funcionario destacado en la *Vigía de la Mola* se encargaba de transmitirlos también al comandante de Marina. Este último acudió presto al lugar de los hechos en uno de los botes del señor Reynés y, poco después, lo hacían las motoras ***Nº 1*** y ***Nº 2*** de Intendencia, el bou ***Antonieta*** al mando de su patrón señor Llabrés y, otro bote, perteneciente a un pescador con apostadero en Es Castell.

Estuvieron varias horas intentando el reflotamiento aunque no se lograría alcanzar el objetivo deseado. Fue entonces cuando a su paso por la zona el motovelero ***Pons Martí***, que había iniciado su viaje regular a Barcelona, fue llamado por el subdelegado a colaborar en las operaciones de rescate, a lo que su patrón el señor Mercadal se avino gustosamente. Se llevaron a cabo nuevos intentos pero, tras romper varios calabrotes de cáñamo, se decidía ir a *Calafiguera*, a los talleres de desguace de los señores Marí y Landino, en busca de un cable de acero que garantizara el éxito de la operación, pero no sería necesario, puesto que el motovelero conseguía por fin su objetivo y el ***Pilar*** era reflotado sin más contratiempos.

Pero un nuevo problema vendría a sumarse a este rescate y es que, en los últimos momentos y tras haber ido subiendo la marea, se había podido comprobar que había comenzado

a entrar agua en el pailebot por un pequeño orificio que se había abierto en un punto cercano a la fogonadura del árbol del timón, por lo que la tripulación puso a funcionar una bomba de achique y en estas condiciones fue remolcado por la barca del bou hasta el tramo de muelle situado frente a la fábrica de gas de la Sociedad General del Alumbrado, escoltado por las demás embarcaciones mientra, por su parte, el ***Pons Martí*** reanudaba su viaje hacia el puerto de la Ciudad Condal.

Los motivos que aconsejaron que el ***Pilar*** fuera atracado y amarrado junto a la fábrica de gas, fueron el poder proceder a la evacuación del cargamento de carbón de cok del cual era portador, y así poder llevar a cabo una reparación de garantía en su obra viva. El día 27 finalizaba la descarga y el velero era tomado nuevamente a remolque y conducido hasta los muelles del *Cós Nou* donde sería amarrado para su reparación. Allí sería puesto en seco para revisar y limpiar los fondos. Con fecha 16 de marzo el barco continuaba en seco, acolchado sobre su costado de estribor, debido a una autorización temporal extendida por el titular de la Subdelegación Marítima de acuerdo con la Ley de Puertos vigente, a fin de que pudiera proceder a la reparación de los daños. Sin embargo, salvo la de limpiar fondos, ninguna otra operación se había ni realizado ni cuanto menos iniciado. El plazo del permiso de ocupación de muelle se encontraba próximo a expirar por lo que, la autoridad marítima, tuvo que remitir varios exhortos a la empresa consignataria a fin de que dichos trabajos se llevaran a cabo con la máxima celeridad.

No se sabe a ciencia cierta el final de esta historia pero, parece ser por otras fuentes, que el barco una vez reparado y botado en poco tiempo se fue nuevamente a pique cuando se encontraba amarrado en el *Moll de Ponent* y que, al intentar reflotarlo la grúa ***Titán*** perteneciente a la Base Naval, la vía de agua se habría abierto aún más, quedando bastante maltrecho, por lo que la propia grúa flotante lo llevó suspendido hasta la cala de *s'Apartió*, en la ribera norte del puerto, donde quedaría definitivamente abandonado.

> 1.107 *SAN ANTONIO*

El la mañana del 16 de diciembre de 1935 se producía un incendio a bordo del motovelero ***San Antonio***, cuando se encontraba amarrado en el muelle del puerto de Ciutadella desde el día 13. Había llegado este barco procedente de Barcelona conduciendo 90 toneladas de carga general, de las cuales, 60 habían sido descargadas ya al día siguiente, 14. En sus bodegas habían quedado las otras 30 compuestas mayoritariamente de harina en sacos, muebles, azúcar y arroz, también en sacos, así como otros productos varios. Sin embargo, cuando transcurrían aproximadamente las dos de la madrugada del 16, los tripulantes que pernoctaban a bordo se percataron de la existencia de un fuerte olor a quemado, al tiempo que se percibía la existencia de humo en el ambiente. Alarmados, se levantaron tan rápidamente como pudieron intentando localizar el foco, tratar de apagarlo y luego averiguar sus causas.

Muy pronto pudo comprobarse que procedía de la bodega de proa, por lo que se pusieron a extinguirlo para evitar la pérdida del barco o, cuando menos, minimizar los posibles daños en el mismo. Ya de día, se personaban diversas autoridades y numeroso público curioso, quienes quedaban sorprendidos al observar la impresionante columna de densa humareda que continuaba saliendo desde el interior de la bodega del buque. Sería gracias a las mangueras de uno de los remolcadores que estaba trabajando en las obras de ampliación del puerto, que pudo ser finalmente inundada la bodega afectada extinguiendo con ello el fuego.

El buque sufrió leves daños en su estructura, a pesar de la espectacularidad de los acontecimientos, pero las 30 toneladas de mercancías, quemadas y remojadas con lo cual quedaban totalmente inutilizadas, supusieron una importante pérdida para el comercio de la ciudad.

El ***San Antonio*** estaba consignado al operador local don Bartolomé Bagur, quien agradecería la colaboración prestada tanto por profesionales, como por autoridades y público en general, alabando sobre todo que, tras la espectacularidad del accidente, no hubieran ocurrido desgracias personales.

> 1.108 *CALA BONA*

Serían aproximadamente las cinco de la tarde del día 24 de octubre de 1944 cuando el funcionario de guardia en la *Vigía de Torret* comunicaba al comandante de Marina que a unas 7 millas de la costa y al través de *Llucalari* se observaba un buque que estaba ardiendo. En cuanto fue

informado de la noticia, el comandante, don Francisco Benito Perera, disponía la salida inmediata de la balandra a motor de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Tabacos con personal de la Estación Naval de Mahón a bordo, llevando como jefe de la Operación de Salvamento al segundo comandante don Francisco Núñez, quien iba a dirigir las operaciones de rescate. La balandra se dirigió con toda la potencia de su motor hasta la costa de *Llucalari*, encontrando al barco ardiendo puesto que aún se mantenía a flote y manteniendo izadas sus velas mayor y trinquete.

Se trataba el barco siniestrado del motovelero ***Cala Bona***, de la flota de la compañía Naviera Mallorquina. El buque, del tipo pailebot y casco de madera, estaba matriculado en Palma de Mallorca, desplazaba 98 toneladas y su propulsión mecánica se debía a un motor semidiesel instalado a bordo. Había sido construido en los astilleros de Alcúdia con el nombre de ***El Vanrell*** para los hermanos Ramis Mut, y más adelante sería adquirido junto con otros por la Naviera. La última estadía en Maó había tenido lugar el 22 de junio último, siendo portador de un pico de carga general, habiendo salido nuevamente hacia Palma el 23 con un cargamento de envases vacíos.

En aquellos momentos el viento soplaba con mucha fuerza y aún así, la balandra de la Tabacalera se acercó cuanto pudo al siniestrado, comprobando que su tripulación había hecho abandono del buque y a bordo no se encontraba ya nadie. No se podía hacer nada por el barco, el cual se había convertido por completo en una antorcha, visto lo cual, el señor Núñez ordenó revisar meticulosamente tanto las aguas como la costa cercana en busca de los tripulantes cuya suerte se desconocía, pero que no deberían mantenerse muy lejos del lugar.

Así estuvieron hasta pasada la una de la madrugada en que se decidía suspender la búsqueda y regresar a la Estación Naval. Mientras transcurría la tarde y entrada la noche, tanto los funcionarios de las *Vigías de Torret* y de la *Mola* daban partes con la situación del buque, comunicando la incidencia de que a cortos intervalos de tiempo se producían explosiones a bordo. La noticia también se había propagado rápidamente por la población puesto que desde la costa de Sant Lluís era perfectamente visible el resplandor producido por las llamas. Existía cierto temor por la suerte que pudo haber sufrido la dotación del barco, de la que continuábase sin saberse nada sobre su paradero.

Se sabía que el ***Cala Bona*** había salido del puerto de Palma de Mallorca al mando de su patrón, natural de Torrevieja, don Francisco Sanz Teba (más conocido familiarmente por sus compañeros como "El Boyero") con destino al de Maó, siendo portador de un cargamento de diferentes tipos de carburantes líquidos y carbón, siendo esperado en este puerto en el transcurso de la tarde del 24. Pero ¿qué había de su tripulación? ¿habían muerto todos? La respuesta vendría en la mañana del día 25, cuando entraba en *es Canutells* el bote de salvamento del pailebot con sus 7 tripulantes a bordo. El conocimiento de la noticia de su llegada a la cala había partido desde el pueblo de Sant Climent, tras llegar a esa población uno de los tripulantes junto a un pescador local. El incendio producido en el buque se había iniciado al poco de haberse efectuado el relevo de la guardia a las cuatro de la tarde, cuando el motorista intentaba desobturar un flamete (soplete) de gasolina para calentar la cabeza del motor (aquel era el sistema de iniciar la puesta en marcha de los motores del mencionado tipo semidiesel).

Al estar realizando estas operaciones previas, el sistema se incendió, prendiendo las llamas en las propias ropas del marino así como en los resíduos de grasas y carburantes existentes en la sentina, algo habitual en las salas de máquinas de los barcos. Aún a pesar de haberse quemado, el motorista intentó aislar el motor y hacer uso de los extintores de incendios de a bordo, a cuyas operaciones acudió rápidamente el resto de la tripulación dispuesta a cooperar. No se lograría nada ya que las llamas habían encontrado un facilísimo pasto al estar construido el pailebot, como se ha citado, en madera. Las llamas pasaban rápidamente y sin problemas a la cámara contigua generalizándose rápida y progresivamente a todo el resto del barco, ayudado más si cabe debido a las características de su cargamento, lo que le convertía en una verdadera bomba flotante. Se cerraron inmediatamente todas las escotillas en un desesperado intento de asfixiar las llamas pero éstas traspasaban la madera debido a su especial virulencia y a su facilidad de combustión. Salvar aquello era totalmente imposible y el patrón, señor Sanz, ordenaba a su tripulación el abandono inmediato del barco. Y en la pequeña lancha del barco se metieron todos.

Hacía muchísimo frío y la mar estaba fuertemente picada por lo que los balanceos, arfadas y cabezadas abundaban quedando al poco tiempo todos absolutamente calados hasta los huesos y con el temor de que de un momento a otro aquella pequeña cáscara de nuez volcara y se fueran a parar todos al garete. El viento soplaba y apretaba fuerte de proa y la mar encontraba todas las facilidades para colarse dentro de la embarcación por lo que varios de aquellos hombres la achicaban como podían. Utilizaban sus propios zapatos como recipiente puesto que no contaban con otra cosa. De esta suerte pasaron cerca de las tres

largas horas hasta arribar a la cala *des Canutells*, donde serían inmediatamente socorridos por dos pescadores que tenían allí su apostadero. Tras hacerles entrar en su cueva para resguardarlos del frío y, mientras les daban los pocos alimentos con los que contaban, les secaron las empapadas ropas. Uno de los pescadores y uno de los tripulantes se trasladaron a la cercana población de San Climent, a fín de poder marchar desde allí hasta Maó para contactar con el consignatario y explicarle todo lo sucedido.

Tanto el consignatario como la autoridad de Marina se pusieron rápidamente en movimiento y los náufragos fueron trasladados inmediatamente a la Estación Naval a fin de que les fuera practicado un reconocimiento médico y ser atendidos debidamente, debido a su deplorable estado. Uno de ellos sería curado por el comandante médico señor Torner de diversas quemaduras sufridas en el brazo y antebrazo izquierdos, tras lo cual quedaría hospitalizado. La tripulación del carguero de Naviera Mallorquina la formaban el patrón don Francisco Sanz Teba; el motorista José Costa Riera; Marineros Juan Calatrava González, Antonio Salmerón Zamora, José Campillo García, Melchor Rosas Chinchilla y Juan Roselló Ferrer. A raíz de este accidente, fue nombrado juez del Sumario el TN de la R.N.M. don José Fernández Muñoz.

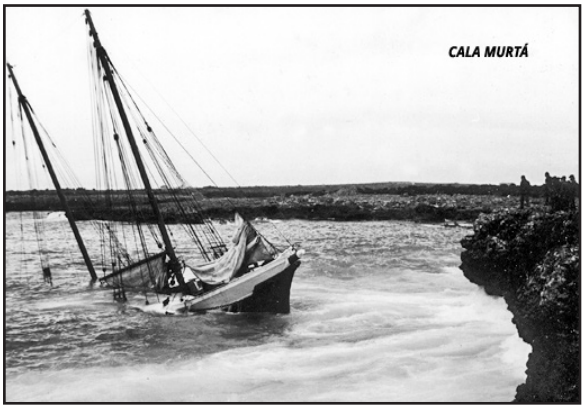
La lluvia había estado cayendo sin parar durante las dos jornadas que duró la epopeya de los tripulantes del ***Cala Bona***. En ocasiones se había convertido en verdaderos diluvios. En el puerto de Maó, las embarcaciones allí apostadas tuvieron que reforzar sus amarras, al tiempo que el correo de Palma se veía obligado a suspender la salida.

> 1.109 *CALA MURTA*

El 23 de marzo de 1966 se hundía el motovelero ***Cala Murta*** en las cercanías del *Cap d'Artrutx* tras haber embarrancado en la costa. Tanto el barco como la carga que transportaba consistente en sacos de cemento se consideraron perdidos desde el primer momento. El naufragio acaeció alrededor de las tres de la madrugada del 23 en la rinconada existente a pocos metros de la punta conocida como *Na Cap de Porc*, a poco más de media milla de distancia del *Cap d'Artrutx*.



El barco había sido adquirido a los hermanos Ramis Mut, quienes lo habían rebautizado últimamente como ***Ramis V***, tras ser botado en los astilleros Llompart, de Palma, y navegar inicialmente con los nombres de ***Isabel Vanrell*** y ***Zora***. En la actualidad tenía la matrícula de Palma de Mallorca y era propiedad de Naviera Mallorquina. El día en que naufragaba procedía del puerto de St. Louis du Rhône (Francia), siendo portador de 170 toneladas de cemento para la construcción con destino a Maó. Había salido el 19 y ante la mala mar





había recalado en el puerto de Sant Feliu de Guíxols buscando el resguardo de la fuerte tramontana establecida en la zona.



Como consecuencia del choque había quedado semihundido, emergiendo únicamente su proa que reposaba sobre un bajo situado a unos treinta metros de la costa que se alza sobre un fondo de 10 a 12 metros sobre el que descansaba su popa. Su tripulación la formaban 6 hombres más el patrón, quienes se pondrían rápidamente a salvo utilizando para ello el bote auxiliar del buque. Previamente, sobre las cuatro y media de la mañana, habían lanzado bengalas de socorro que afortunadamente fueron avistadas por la tripulación del bou con base en Ciutadella nombrado ***Valldemosa***.

Al través de cala *en Turqueta* los náufragos fueron izados a bordo del pesquero, el cual se había acercado rápidamente a la zona, donde les fueron facilitadas comida y bebidas calientes, siendo después trasladados a Ciutadella. El patrón del ***Cala Murta***, don Manuel Ortigosa, manifestaría una vez a bordo que se encontraban navegando a velocidad lenta debido a la falta de visibilidad existente en el momento del naufragio y que, muy posiblemente, las corrientes habían arrastrado su barco hacia la costa hasta hacerle colisionar contra el bajo en el que se encontraba amorrado.

Xisco Marqués ("*Felitus*") fue uno de los pescadores de Ciutadella que vivió el naufragio del pailebot. Aquel mismo día les dijo a sus hijos que a la mañana siguiente no irían al colegio porque pensaba llevarlos a ver cómo había quedado el barco. Se los llevó consigo, caló los palangres a propósito cerca del lugar del suceso y les estuvo mostrando los restos del naufragio. Pero a los dos días, al ir a calar sus aparejos de nuevo, vio sorprendido que el pailebot no se encontraba ya en el lugar en el cual había quedado las jornadas precedentes. Se acercó intrigado y descubrió por doquier multitud de trozos de madera tanto flotando en el agua, como en la costa. Como el cargamento era cemento, con el agua había emulsionado y reventado el casco de madera, que terminó por partirse en mil astillas.

> 1.110 *CALA ENGOSAUBA*

El 17 de noviembre de 1966 el motovelero de Naviera Mallorquina ***Cala Engosauba*** sufría una grave avería cuando se encontraba en las inmediaciones de la *Illa de l'Aire*, que le dejaba a la deriva. Ello ocurría durante la madrugada. Inmediatamente se encendían las luces de emergencia con el fín de que pudieran ser avistadas por cualquier buque que pasara por aquella ruta, e incluso desde la propia tierra firme.

La fortuna estuvo al lado de los tripulantes del motovelero puesto que serían avistadas por el capitán del buque de la Cía. Trasmediterránea ***Ciudad de Palma***, quien haría desviar su rumbo para dirigirse hasta la embarcación en apuros. El ***Cala Engosauba*** era un motovelero de madera, el segundo que utilizaba dicho nombre en la Naviera, que navegaba mandado por su patrón don Bartolomé Rebassa y, en el momento de sufrir la avería, procedía del puerto de Marsella siendo portador de un cargamento de 300 toneladas de cemento con destino al puerto de Maó. Durante el viaje les había tocado capear un temporal de intensidad media y, al sobrevenir la avería, se hallaban prácticamente al socaire de la *Illa de l'Aire*. La avería consistía en rotura del eje de la hélice, al haberse seccionado, por lo que había quedado totalmente sin propulsión ni gobierno. En un principio las intenciones de la naviera armadora era que la reparación se llevara a cabo en Palma de Mallorca, aunque previamente el motovelero debería ser remolcado hasta Maó para dejar su carga. Una vez a su costado, el ***Ciudad de Palma*** procedió a darle un cable para



llevar a efecto el rescate, siendo la maniobra de enganche delicada y complicada al realizarse en medio de una oscuridad total y mala mar, aunque finalizaría con éxito.

Hemos dicho anteriormente que la fortuna estuvo de parte de la tripulación del averiado, puesto que cuando los vapores correos de la Cía. Trasmediterránea proceden del puerto de Barcelona, contactan con la isla de Menorca por el N, es decir, *Cap de Cavalleria*, *Cap de Favàritx* y Maó. El capitán del ***Ciudad de Palma***, el mahonés don Fernando Verdaguer, manifestaría al llegar a puerto que debido al mal tiempo reinante producido por fuertes vientos del NE, lo que había producido que la mar adquiriera el grado de fuerte marejada, le hizo tomar la ruta alternativa por el sur de la Isla. Ello permitió que, al hallarse en las inmediaciones de la *Illa de l'Aire* pudiera observar las luces, que escudriñó con la ayuda de los prismáticos de a bordo. Pronto pudo deducir que se trataba de la señalización de un buque sin gobierno de acuerdo con el Reglamento Internacional de Abordajes. Una vez cerca del motovelero, éste se identificó y solicitó el pertinente remolque, dada la peligrosa situación en la que se encontraba, siendo concedido rápidamente. Cuando se encontraban en las inmediaciones de la bocana el cable se partió, teniéndose que repetir la maniobra de aproximación y enganche hasta dejarlo convenientemente fondeado al socaire del *Clot de la Mola* tras la pertinente consulta con el práctico del puerto.

Una vez el correo atracado en su apostadero, mandó el señor Verdaguer arriar a dos de sus botes salvavidas para que fueran en busca del averiado y lo remolcaran hasta el interior del puerto, pero ello no resultaría factible debido a las características y potencias limitadas de las pequeñas embarcaciones. El comandante de Marina ordenó entonces que la operación la realizara el remolcador de la Estación Naval y esta vez finalizaría con éxito, siendo amarrado el motovelero en el muelle comercial para llevar a cabo la descarga de su mercancía. Finalmente la reparación se llevaría a cabo en el mismo puerto de Maó y el 24 de noviembre, tras realizar diversas pruebas de mar con la autoridad marítima a bordo y resultado positivo, zarpaba con rumbo a Barcelona siendo portador de una partida de carga general.

> 1.111 *MANDEO*

El 5 de diciembre de 1970 hacía su entrada en el puerto de Maó el carguero de 130 toneladas de desplazamiento y casco de madera, denominado ***Mandeo***, que tras las maniobras de atraque, quedaba abarloado en el muelle comercial, frente a la Illa d'en Pinto. El buque era portador de un cargo completo de cemento.

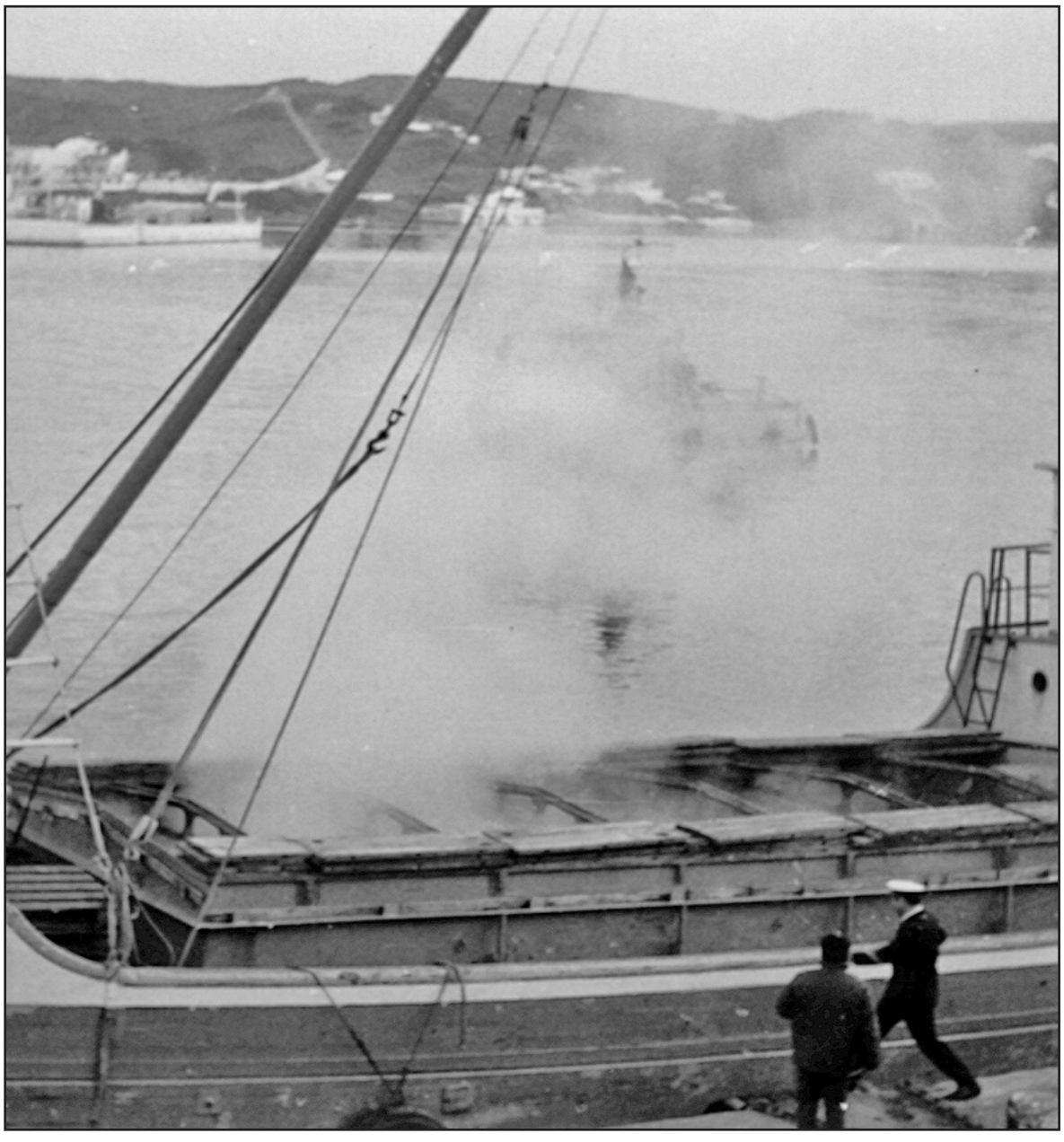
A primeras horas del día 7, estando a punto de que dieran inicio las operaciones de descarga, su tripulación se dio cuenta de que algo extraño sucedía a bordo, al estar aflorando un humo blanquecino desde la bodega de proa, lo que parecía alertar de la presencia de fuego a bordo. Inmediatamente se dio la alarma, acudiendo diversos servicios contraincendios, contándose con personal de la Estación Naval. Sin embargo, al investigar sus causas pudieron comprobar que afortunadamente no existía tal incendio, sino que se trataba de la normal reacción química producida por el fraguado del cemento, lo que hacía evidente la pre-

sencia de agua entre la preciada carga, posiblemente por una vía de agua.

El patrón ordenó que se llevara a cabo una minuciosa inspección, tras la cual se llegó a la determinación de que lo que allí estaba sucediendo era producto de una vía que permitía la entrada del agua de mar. Inmediatamente se comenzó a achicarla mediante una de las bombas de respeto del propio buque, así como con el auxilio de otras procedentes de tierra. Una vez conseguido, sobre las ocho y media de la mañana el buque era trasladado hasta el muelle situado en las inmediaciones de la *Costa des General*, en donde se procedía a una rápida descarga del cemento acumulado en sus bodegas. Estos trabajos continuarían a lo largo del día 8, festivo, a fin de evitar el fraguado de la mercancía que, además de suponer una importante pérdida económica, el cemento endurecido sería imposible de evacuar del interior de las bodegas.

A su término, y con la ayuda del remolcador de la Estación Naval, fue nuevamente trasladado hasta el dique flotante a fin de ser puesto en seco y proceder a un reconocimiento por parte del Ingeniero. Una vez terminadas todas las maniobras y varado el barco, se podría observar que un deterioro del calafateo sería finalmente la causa de la vía de agua, que sería rápida y perfectamente reparada por los maestros de ribera de la Maestranza.

En la noche del día 7 habían llegado también a Maó varios representantes de la compañía armadora del buque una vez alertados del accidente para decidir la forma de solucionar el problema.




MACAR DE SA LLOSA

NAUFRAGIOS Y PECIOS EN LA COSTA DE MENORCA

PARTE II

2 - PUERTO DE MAHÓN


MOLL DE LLEVANT (PUERTO DE MAÓ)

Se recogen en el presente capítulo los acaecimientos que han tenido lugar en el interior del puerto de Maó referidos a embarcaciones internadas en el Lazareto, en fase de maniobra de entrada o salida pero dentro del puerto propiamente dicho y otros casos específicos.

> 2.1 *POLIMNIA*

Un violento incendio se produjo en uno de los buques mixtos de carga y pasaje del tipo corbeta que, procedente de Cuba, guardaba la reglamentada cuarentena en la cara norte de la *Illa de sa Quarantena*. Se trataba del ***Polimnia***, de 200 toneladas de desplazamiento aproximadamente, que estaba matriculada en Matanzas (Cuba) y viajaba al mando del capitán don José Pajol.

Sobre las seis de la tarde del día 23 de julio de 1855, sus tripulantes se habían percatado de que estaba saliendo humo desde la bodega de popa y, en muy corto espacio de tiempo, las llamas barrían la cubierta desde la popa hasta el mismo palo de mesana, el cual ardía en su primera mitad. El fuego encontraba presa fácil entre el cargamento del que era portador la corbeta, compuesto de aguardiente transportado en pipas, tabaco y azúcar, avivado por un fuerte NW que estaba soplando con ganas esa noche. A la vista del cariz que iba tomando por momentos el incendio, mandó el capitán cortar las amarras de su barco que lo sujetaban al muelle para que, alejándolo del mismo, tanto las espiras como el propio palo al quebrarse a causa del fuego, no cayeran sobre la isleta, propagando el fuego a los almacenes de oreo allí situados y que se encontraban repletos de género, o a los otros barcos que guardaban cuarentena en sus inmediaciones. Poco después entraban en funcionamiento unas bombas trasladadas desde el Arsenal, que comenzaron a lanzar gran cantidad de agua contra las llamas, aunque obtendría un resultado totalmente negativo. Nada pudo evitar la facilidad con que las llamas hicieron mella en el barco, construido enteramente de madera el cual, sobre la una de la madrugada, se iba a pique con toda su carga completamente calcinada. Parece ser que no lograron determinarse las causas que originaron la catástrofe que terminó con el buque, aunque se significó que el inicio de las llamas estuvo precedida de una pequeña explosión.

Los veinticuatro pasajeros que viajaban a bordo se encontraban en la Ermita de Ntra. Sra. de Gracia de Maó, preparando una función de carácter religioso en acción de gracias por haber logrado salir indemnes de un fortísimo temporal mientras se encontraban cruzando el Atlántico. Daba la casualidad de que, para asistir a la función religiosa, se habían llevado con ellos sus correspondientes equipajes, por lo que ninguno perdería sus efectos personales. El piloto mahonés don Antonio Carreras dirigió las operaciones de salvamento logrando recuperar, entre otros, varias pipas de aguardiente, los equipos de fondeo formados por las cadenas con sus anclas y otros efectos del barco que sería trincado al muelle con vistas a su posterior desguace, dado que había quedado totalmente irrecuperable.

> 2.2 *EVANGELISTREA, PAULITO y ERNINI*

El 30 de diciembre de 1858 entraba de arribada forzosa procedente de Malta el bergantín de pabellón griego ***Evangelistrea***, de 191 toneladas de desplazamiento, al mando del capitán Mr. E. A. Dasis, con 40 tripulantes y un cargamento de cebada. Tras 4 días de mar lo hacía el ***Paulito***, al mando de su patrón don Bernardo Cabrer, con procedencia de Cagliari. Iban a bordo 7 tripulantes y transportaban un cargamento de trigo. El 1 de enero de 1859 y tras haber permanecido fondeado al resguardo ofrecido por el *Clot de la Mola* a las fuertes rachas que llegaban de tramontana, fue entrada en puerto la polacra sarda ***Ernini***, que se encontraba al mando del capitán Sig. Pelegro Oggio, que procedía de Constantinopla y Marsella. Era portadora de un cargamento de cereales con destino a Barcelona. Una vez entró a puerto quedó a disposición de los inspectores sanitarios del Lazareto quienes la pusieron en cuarentena fondeando en las proximidades de la estación sanitaria. Desplazaba 241 toneladas y enrolaba una tripulación de 12 hombres.

> 2.3 *MARABOUT*

En la tarde del 4 de marzo de 1859 entraba de arribada forzosa, hostigado por el fortí-

simo temporal reinante de NW, el vapor francés ***Marabout***, de 365 toneladas, que procedía de Puerto Stora. Estaba equipado con una potente máquina de vapor de 200 caballos. Su capitán era Mr. J. Emeric y su dotación la componían 37 tripulantes. Viajaban a bordo 115 pasajeros y era portador de diversa carga general. Con la encalmada, reanudó viaje rumbo a Marsella.

> 2.4 *Bote*

Al dirigirse a tierra el 8 de abril de 1859 en un bote dos jornaleros ocupados en las labores de reparación y mantenimiento del faro de la *Illa de l'Aire*, tuvieron la fatalidad de que zozobrara la embarcación, yendo a parar al agua. Uno de ellos consiguió ganar la costa mientras que el segundo, José López Serra, no pudo alcanzar el cabo que le lanzaron los torreros de la torre de *Alcalfar*, que se había percatado de lo que estaba ocurriendo, hundiéndose inevitablemente. Cuando pudo ser rescatado, el hombre se encontraba ya sin vida.

> 2.5 *SAHEL*

En la mañana del 18 de noviembre de 1859 entraba de arribada forzosa debido al fuerte temporal reinante el vapor francés ***Sahel*** procedente de Puerto Stora tras dos días de navegación. Desplazaba 329 toneladas, su capitán era Mr. Geoffrey y se encontraban a bordo 36 tripulantes y 380 pasajeros que, mientras se dirigían hacia Marsella, habían sido sorprendidos por la irrupción súbita de un fuerte temporal de tramontana.

> 2.6 *NAPOLEON*

El 22 de febrero de 1860 entraba en el puerto de Maó la embarcación de bandera francesa denominada ***Napoleon***, tras capear un furioso temporal del N que le había provocado una importante vía de agua que comprometía su seguridad, impidiéndole continuar viaje. Debido a que su puerto de procedencia era Pernanbuco, las autoridades sanitarias decretaron su inmediato amarre en las instalaciones del Lazareto de acuerdo con las leyes sanitarias marítimas de la época para guardar la correspondiente cuarentena antes de obtener la libre plática.

Comandada por el capitán Mr. Bourdet Fanoublier, transportaba un cargamento constituido por 4.200 sacos de azúcar y 4.000 cuernos procedentes de ganado vacuno. Una vez finalizada la cuarentena tanto la tripulación como la carga y realizarle una reparación de fortuna, pasaba a reparar definitivamente su avería en unos talleres del puerto, zarpando nuevamente el día 14 de abril rumbo a su destino.

> 2.7 ***ROCKEBY***, ***LE CAIRE*** y ***MERCATON***

El 9 de diciembre de 1860 reinaba un fuerte temporal en la zona, lo que obligaría a hacer entrar de arribada forzosa al vapor británico ***Rockeby***, de 218 toneladas y máquina de 60 CV. con 16 tripulantes, así como al francés ***Le Caire***, de 483 toneladas y 220 CV. con 46 tripulantes y 239 pasajeros a bordo. El 10 lo hacía la fragata ***Mercaton*** fondeando al abrigo del *Clot de la Mola* a causa del mal tiempo y, cuando hubo cesado el temporal, era conducida a remolque hacia el interior del puerto por el vapor ***Mahonés***.

> 2.8 02-03-1861 *SAN JOSÉ*

El 2 de marzo de 1861, al encontrarse próximo a la bocana del puerto de Maó un vapor de pabellón noruego que se encontraba navegando por estas aguas, arrió por medio de sus pescantes un bote de bandera francesa dedicado a la pesca que llevaba a bordo, sobre la cubierta, junto con sus cuatro tripulantes tras haberlo rescatado dos días antes en pleno golfo de León, cuando acababa de imponerse un fuerte ventarrón de NW (mestral). Parece ser, los pescadores habían zarpado de La Ciotat (Francia) y, poco después de que irrumpiera el temporal, tenían la mala fortuna de perder el timón quedando desde entonces a la deriva y a merced de las olas con

grave riesgo de su integridad física. Avistados por el buque que afortunadamente navegaba por aquella zona en aquellos momentos, fueron auxiliados y, tras depositar en cubierta uno de los botes de salvamento aparejaban los pescantes para subir el de los pescadores en apuros, con lo cual se salvaban de una muerte más que segura.

Aquel bote se denominaba ***San Jose*** y había zarpado durante la noche del 25 desde el puerto de origen, el cual se halla situado en las denominadas Bocas del Ródano. En el transcurso del temporal serían avistados por los tripulantes de la corbeta noruega ***Leda de Arendal*** que dejaría pasadas las siete de la mañana embarcación y tripulantes en la bocana de Maó. Tan pronto hubieron desembarcado a tierra, los pescadores cursaron a las respectivas familias un mensaje de tranquilidad por el buen fin de la aventura.

> 2.9 *Bote*

En el transcurso de la madrugada del 13 de diciembre de 1862 se hacía a la mar desde la *Mola* de Maó un bote tripulado por tres hombres de los cuales no se sabría su paradero cuando se había establecido un duro temporal. Por fin eran localizados en la misma mañana en la costa sur tras permanecer durante unas siete horas luchando con la gruesa mar y el fuerte viento N que estaba establecido. En su transcurso se vieron en varias ocasiones sepultados por las aguas. A pesar de ello habían intentado volver al *Clot* pero viendo que todo esfuerzo era inútil y que se les agotaban las fuerzas al tener que achicar el agua del bote con sus manos, al carecer de baldes u otros utensiluios para llevarlo a cabo, resolvieron poner como pudieron la proa hacia el faro de la Illa de l'Aire, hacia donde se dirigieron merced al empuje del viento y con mucho peligro.

Con la llegada de la amanecida se encontraban cerca de *Punta Prima*, en el *Pas de l'Aire*. Encontrándose en tales condiciones y cerca de tierra, recobraron parte de sus fuerzas y se prepararon para aprovechar la primera ola favorable para que les arrojara a la playa. Lo consiguieron, mientras el bote acababa estrellado en las rocas cercanas. Empapados hasta los huesos como estaban, se dirigieron hacia la torre allí existente y sus ocupantes, en cuanto les vieron, les prestaron los auxilios necesarios visto su deplorable estado.

Decir que el Coronel Comandante de Ingenieros, don Ramón Madina y Orbeta, enterado de la desaparición del bote dio las órdenes oportunas para que inmediatamente se hiciera a la mar el bote Panchita, perteneciente al ramo de Ingenieros, con el objeto de explorar la costa en busca de los posibles náufragos.

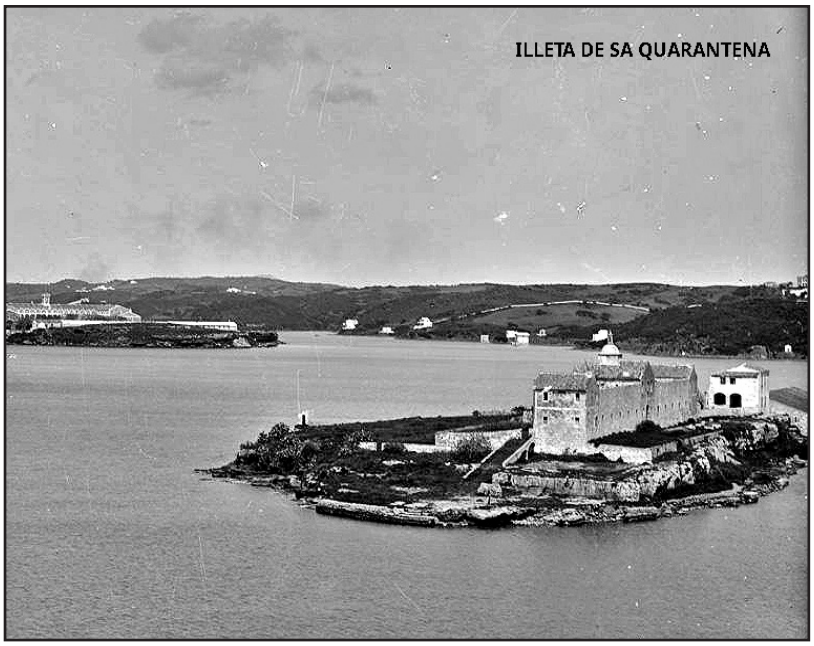
> 2.10 *MAGDALENA*

El 28 de octubre de 1867 refrescaba rápidamente el tiempo y se levantaba en poco tiempo un fuerte temporal del N que comenzaba a hacer peligrar la seguridad de los buques que se encontraban en observación sanitaria en las inmediaciones de la *Isleta de sa Quarantena*. La corbeta denominada ***Magdalena*** fue una de las embarcaciones que padecieron más directamente las consecuencias del recio temporal, ya establecido, que por dos ocasiones estuvo a punto de arrancarle sus cañones que estaban firmes en los cables de popa, con el consiguiente riesgo de ir a estrellarse contra las demás embarcaciones que se encontraban en sus inmediaciones. En el transcurso de la tormenta sufrió la rotura de la vara del trinquete, del mastelero de mesana y de otros aparejos de su jarcia de labor. Coincidiendo con uno de los momentos más álgidos de la tormenta, un tripulante de uno de los buques allí amarrados perecía ahogado al caer al agua.

> 2.11 *PALMA*

Transcurría el día 26 de noviembre de 1867 cuando entraba en el puerto de Maó la corbeta mallorquina denominada ***Palma*** para sufrir el expurgo reglamentario antes de acceder a puertos españoles puesto que, al hallarse en las inmediaciones del Lazareto y fallarle la maniobra, quedaba embarrancada sobre la *Llosa de Sant Felipet* (*es Fondal*).

Iba el barco al mando del capitán señor Singala y llegaba procedente de la isla de Mal-



ta con un cargamento de 14.000 quintales de trigo, mercancía que tenía que recibir igualmente expurgo antes de poder ser descargada en el puerto de Palma. Ante el requerimiento del práctico, acudió inmediatamente en su auxilio el vapor ***Mahonés***, que inició sin pérdida de tiempo las maniobras de rescate pasándole un grueso calabrote de 10 pulgadas (230 mm). No llegaba a tirar mucho tiempo puesto que, sin más, el calabrote se partía como si de un hilo se tratara. Se tomó entonces la decisión de proceder a descargar una parte de su cargamento, y efectuar su transbordo a dos lanchones que se situaron en las inmediaciones con la idea de aligerarlo. Para ello se retiraron un total de 209 sacos que se encontraban estibados en la proa, la parte del barco que precisamente se encontraba fuertemente asentada sobre el bajo, tras lo cual quedaba en condiciones de finalizar la operación con éxito. Desde Es Castell llegó una embarcación que era portadora de un ancla de notables proporciones, que fue cuidadosamente fondeada por popa del barco varado y a una distancia prudencial del mismo, pasando posteriormente el cabo que entalingaba la misma a bordo de la corbeta para que su tripulación pudiera halarlo.

Veintitrés largas horas duraron las operaciones tras las cuales conseguía ser reflotada la ***Palma***, siendo ya las nueve de la noche. Parece ser que las causas del accidente se achacaron al práctico del puerto, que hizo pasar la embarcación por la banda de tierra de la boya de la Mola. Una brick-barca se encontraba navegando por las inmediaciones y avanzaba viniendo a sotavento de la proa y con el fin de no estorbarle, el práctico ordenó que se braceara el aparejo de proa en facha. Se continuó avanzando y rebasada la boya mencionada y observarse que la siguiente, situada en las inmediaciones de la *Llosa de San Felipet* (o *des Fondal*) les venía por sotavento, tanto el capitán, como el segundo y el contramaestre llamaron la atención del práctico sobre el particular, quien restó importancia al hecho, tranquilizándoles.

A pesar de ello, el capitán tuvo la sensación de que su embarcación había topado con el fondo debido a un extraño movimiento experimentado a bordo, por lo que volvió a insistir en ello, pero se continuó avanzando hasta notar quienes se encontraban a bordo un golpe seco y muy fuerte tras el cual quedaba la embarcación fuertemente varada. Alarmado, ante lo que veía como la pérdida del barco que estaba bajo su mando, el capitán ordenó a su tripulación bracear todo el aparejo en facha a favor del viento en un desesperado intento de que éste diera marcha atrás sobre el punto en que se encontraba quedando nuevamente en condiciones de navegar, algo que no se conseguiría. Tuvieron que intervenir varias embarcaciones y el vapor ***Mahonés*** para poder conseguir reflotar nuevamente el barco.

Al finalizar todas las operaciones de rescate, se levantaba un acta notarial en nombre del capitán señor Singala, en la que se hacían constar todas las circunstancias que habían conducido su barco a resultar varado a fin de salvaguardar los derechos del mismo si a resultas del accidente se producían posteriores averías o daños. El documento, que se redactó a instancias del consignatario del buque don Juan Taltavull García, sería firmado por don Juan Parpal Pons y don Vicente de la Torre como testigos, y con la conformidad del comandante de Marina de Menorca, don José María de Balboa.

> 2.12 *MARÍA ANTONIETA*

Una polacra francesa, la ***Maria Antonieta***, embarrancaba el 28 de diciembre de 1874 cuando se encontraba en aguas de cala *Teulera* mientras que su tripulación permanecía aloja-

da en las dependencias del Lazareto, el centro sanitario del puerto, pasando la reglamentaria cuarentena. Tras ello el buque había sido abandonado al no existir posibilidad de que pudiera navegar por sus propios medios,.

Habría transcurrido más o menos un mes y medio desde que los hechos anteriores hubieran tenido lugar cuando, el 13 de febrero de 1875, fondeaba en Maó el vapor mercante francés denominado ***Raphael***, el cual navegaba al mando de su capitán Mr. Martín Forcade. Dicho barco había sido desplazado hasta Menorca por la armadora propietaria de la ***Maria Antonieta*** para llevarse a remolque a la polacra averiada, siempre que pudiera ser reflotada y el tiempo lo permitiera, y a la tripulación de la también polacra francesa ***Josephine*** que, tras haber naufragado en *Sanitja*, mantenía a su tripulación en Menorca en espera de poder ser repatriada. La salida, una vez cumplidos todos los objetivos para los cuales había sido desplazado, se realizó el día 15, tras verse obligados a demorar una jornada dicha partida debido a un fuerte temporal que se había establecido súbitamente.

> 2.13 *RAYO*

El día 16 de diciembre de 1876 zarpaba desde el puerto de Maó la goleta denominada ***Rayo*** con un cargamento de sillares de marès con destino al puerto de Argel. Al ir su patrón don Gabriel Marsal a enfilar el canal de la bocana se vio obligado a arribar debido a la mar gruesa que encontró en la salida, hostigada por un fuerte viento contrario. Al realizar la maniobra, entre el *Baix des Moro* y la *Llosa de Sant Carles*, le faltó el viento, yendo a parar inevitablemente contra las rocas. Vista la situación se decidió echar al mar parte de su cargamento y, gracias a los auxilios prestados inmediatamente por otras embarcaciones que habían observado la frustrada maniobra, pudo evitarse la pérdida del barco. La dotación, además del patrón, la formaban otros 6 hombres. En este viaje se encontraba a bordo, además, un pasajero. Tras ser reflotado, entró de nuevo en puerto suspendiendo su salida puesto que debía pasar inmediatamente a reparación por causa de los daños sufridos en este percance.

> 2.14 *MARÍA*

Cuando transcurría la tarde del 9 de octubre de 1888, al salir del fondeadero de la *Illeta de sa Quarantena*, el bergantín-goleta de 3 palos denominado ***María***, embarrancaba en la costa inmediata al Lazareto por causa de haberle faltado el cable que para llevar a cabo la virada había tendido en la punta de la *Illeta*.

Procedióse inmediatamente por miembros de su tripulación a descargar parte del cargamento transportado por el buque, consistente en duelas de madera, con el fin de poder aligerar el barco. Poco a poco se fueron uniendo al grupo de trabajo el resto de la tripulación, mientras que en tierra eran auxiliados por varios hombres de mar procedentes de la vecina población de Es Castell.

Al final, entre lo descargado y a la crecida que hubo en las aguas durante la noche, sobre las seis de la mañana del 10, se lograba reflotar felizmente la embarcación sin que hubiera sufrido avería alguna, tras lo cual le fue nuevamente embarcada y estibada la mercancía descargada y, una vez finalizados todos los trabajos, se hacía a la mar.

> 2.15 *NINA*

En la tarde del día 5 de mayo de 1889 un bote denominado ***Nina*** navegaba por las apacibles aguas del puerto de Maó aprovechando la excelente temperatura existente y la brisa que estaba soplando. Se encontraban a bordo cuatro hombres, cuatro mujeres, una niña y un niño de corta edad. En una fallida maniobra realizada frente a *El Fonduco*, la desgracia hizo que el bote volcara, yendo a parar al agua todos sus ocupantes. En el cambio de bordada tenían que haber pasado todos a la banda de babor, que no harían al quedarse en la de estribor, hacia donde iría la botavara. Inmediatamente acudieron otras embarcaciones que se encontraban también navegando por la zona. Éstas eran las denominadas ***Juanita***, ***Lealtad*** y ***Francos***, así como otra que partió presta del muelle de la *illa del Rei u Hospital*, recuperando a todos los náufragos que salvarían su vida excepto el niño, que perecería ahogado a pesar de los esfuerzos del personal sanitario del Hospital Militar por reanimarlo. Quedaron todos ingresados en el centro sanitario

hasta la mañana siguiente, atendidos por el jefe del centro don Sixto Pers, el médico mayor don Jaime Bach y la srta. doña Francisca Fábregues.

> 2.16 *MANENT*

En la mañana del día 9 de enero de 1896 navegaba por las aguas interiores del puerto la embarcación denominada ***Manent*** tripulada por su propietario que realizaba un viaje llevando a bordo un pasajero, un soldado, desde el muelle de la *Fortaleza de Isabel II* hasta Es Castell. Al encontrarse situados frente al Lazareto, al tratar de virar, tuvieron la mala suerte de volcar, yendo a parar al agua los dos hombres que iban a bordo, debido a una racha de viento que había cargado en ese momento. Como quiera que el accidente fuera observado desde tierra, acudieron inmediatamente dos embarcaciones bolicheras a prestar ayuda a los dos náufragos a quienes rescataron, procediendo seguidamente a remolcar al ***Manent*** hasta Es Castell. Fueron desembarcados los dos tripulantes sin más contratiempos, dejándose al bote naufragado balizado a fin de poder ser recuperado.

> 2.17 *Bote*

El 20 de agosto de 1896 se formaba una gran tormenta acompañada de fuerte aparato eléctrico sobre Maó. Serían las cinco de la tarde cuando comenzó a cubrirse la atmósfera de densas nubes provenientes del NE, las cuales fueron cerrando el horizonte ocasionando una oscuridad tal, que parecía haber anochecido anticipadamente. Súbitamente comenzaba a descargar una lluvia torrencial acompañada de granizo, relámpagos y truenos, que se prolongaría por espacio de una hora. Y cuando la lluvia cesó en su intensidad se acomodó una fuerte tramontana, a la que había dado paso.

En el transcurso de esta sucesión de fenómenos meteorológicos, zozobraba un bote que se encontraba navegando en las aguas del puerto de Maó. La embarcación se había encontrado en los momentos previos a la tormenta junto con otras en los muelles del Lazareto pero cuando comenzó a descargar la lluvia su patrón decidió largar amarras y partir llevando a bordo a dos pasajeros sin hacer caso de las advertencias que le dirigían los otros patrones y gentes experimentadas que se hallaban sobre el muelle del centro sanitario, llegando hasta el punto de increparle por la temeridad de abandonar la seguridad que ofrecía en aquellos momentos el muelle.

Se hizo el bote a la vela y al encontrarse más o menos en el centro de las *Plana de Es Castell* una fuerte ráfaga le provocaba una fortísima escora hasta llegar a hacerle zozobrar. El patrón, que se había encaramado inmediatamente sobre la quilla de la embarcación que quedó volcada, fue arrastrado con la embarcación hasta el punto conocido como *Sa Font Nova*, donde lograría saltar a tierra merced a la ayuda de otras personas que se hallaban en el lugar. Desde el buque ***Timoteo I***, que estaba purgando cuarentena, varias personas observaban el accidente e inmediatamente procedían a arriar uno de sus botes de salvamento acudiendo a prestarles ayuda pero, al llegar al lugar del suceso, tanto el padre como la hija habían desaparecido bajo las movidas aguas. Tanto el padre como su joven hija de unos nueve años de edad habían perecido por inmersión. El núcleo del temporal duró unos quince minutos.

El cuerpo del padre, cuya ocupación era la de guarda de Consumos del Lazareto, apareció a primeras horas de la tarde del día 25 en las aguas cercanas a *Sa Font Nova*. A la mañana siguiente y en la misma zona aparecía el de la niña. Tras las diligencias oportunas, serían enterrados ambos cadáveres en el Cementerio Católico de Es Castell.

> 2.18 *ANITA*

En la madrugada del 19 de enero de 1900 recrudecía violentamente el temporal del N que desde hacía ya varios días se había establecido sobre Menorca. Tan imponente fue el vaivén que levantó en las aguas del puerto de Maó, que numerosas embarcaciones en él amarradas comenzaron a peligrar debido a los embates ocasionados por el mismo. Las olas rebasaban fácilmente las orillas del muelle, provocando inundaciones en diversos puntos y almacenes, consiguiendo en pocos momentos hacer zozobrar a varias de las embarcaciones menores. La polacra ***Anita***, de la matrícula de Maó, que se encontraba amarrada en el muelle del *Andén de Levante*, cediendo al

empuje de las olas, rompió sus amarras, comenzando a garrearle también el ancla tan pronto se encontró libre de la sujección al muelle, con el inminente riesgo de ser arrojada contra el cantil.

Sus propietarios, que eran los armadores Viuda e Hijos de Estela, acudieron inmediatamente a solicitar ayuda al comandante de Marina, quien ordenó que varios miembros de la marinería de la Base Naval junto con un oficial, acudieran a socorrer al buque, lo que realizarían rápidamente, haciéndose cargo de la situación. El barco sería nuevamente fondeado, habiéndole asegurado con dos anclas, una a proa y la otra a popa, situándolo a una distancia prudencial del muelle. La misma autoridad de Marina, viendo la situación creada por el temporal y atendiendo al alboroto de las aguas del puerto, ordenó que las falúas militares y otras embarcaciones oficiales dejaran de operar hasta que volviera a restablecerse la normalidad meteorológica.

> 2.19 *Bote*

El día 1 de enero de 1905, sobre las diez y media de la mañana, se presentaba un individuo en el Lazareto solicitando ayuda urgente para poder rescatar uno de los botes del vecino de Es Castell don José Vila, a la sazón contratista de los fondos de la *Fortaleza de Isabel II*, que se encontraba próximo a perderse en el punto denominado *En Cremat*, situado exactamente entre el Lazareto y el *Dique de Subic* que, por aquella época, se encontraba allí fondeado. Respondiendo a la llamada acudieron los señores Gregorio Aguirre, conserje del establecimiento sanitario, su hijo de igual nombre y apellido, y el guarda-marinero Miguel Escudero, que lo hicieron provistos de un sólido cabo de esparto, uno de cuyos extremos lograrían afirmar en el bote, mediante la ayuda de tres marineros que trabajaban a órdenes del expresado contratista y de un cabo de Gastadores del Batallón de Infantería, destacado en la fortaleza.

Así trincado y tras luchar contra los lógicos grandes inconvenientes que comportaba la operación, consiguieron conducirlo hasta la entrada del *Canal de Alfonso XIII*, bordeando por tierra la *Illa de Sant Felipet* (Lazareto). Pero tan recios resultaban los embates del viento que soplaba en aquellos momentos, que en algún instante tenían que dar todo lo que de sí podían los siete hombres para poder ejercer el remolque y no acabar todos al agua. Finalmente se consiguió amarrar la embarcación en un punto seguro y resguardado.

> 2.20 *MARÍA*

El 2 de enero de 1905 había amanecido extremadamente frío en la Isla. En la población de San Climent se estaba construyendo un edificio y los albañiles tenían perfectamente apiladas todas las tejas con las que iban a rematar la cubierta del mismo. Pues absolutamente todas se hicieron trizas a causa de la fuerza del viento que las hizo volar desde el punto en que se encontraban apiladas. A su vez, el temporal reinante en la mar era descrito por varios testigos presenciales como uno de los más duros de los últimos años. Nevó. Bastante gente se acercó hasta cala *Mesquida* para presenciar sus efectos en la mar, pudiendo constatarse que presentabaen aquellos momentos un aspecto imponente.

En estas condiciones, el pailebot nombrado ***María***, propiedad de la armadora local La Velera Mahonesa, se encontraba amarrado en cala *Teulera*, con el fin de proceder a desembarcar diversos pertrechos de guerra que había transportado con destino a la *Fortaleza de Isabel II* que días antes había descargado a este puerto el vapor ***Velázquez***. Tras una serie de rachas de gran intensidad, la embarcación era zarandeada con tal violencia, que acabó por romper sus amarras, siendo inmediatamente arrastrada mar adentro con su tripulación a bordo, que se veía impotente para encontrar una salida a la angustiosa situación en que se encontraban. El caso es que finalmente fueron a parar sobre la *Llosa de Fora*, existente en la bocana, en la cual quedaba destrozado el pailebot en un breve espacio de tiempo. La tripulación pudo salvarse gracias a que parte del personal de la Fortaleza no dudó en lanzarles un cabo al cual pudieron asirse y volver de nuevo a tierra.

> 2.21 *LORD DUFFERIN*

El 3 de agosto de 1913 tenía lugar entre los mahoneses un hecho anecdótico con la lle-

gada del vapor ***Lord Dufferin*** de pabellón británico y matrícula de Belfast (Irlanda) que, al encontrarse al través de la isla de *Sant Felipet*, (del Lazareto), rectificó rumbo para dejar caer sus anclas junto a estas instalaciones. El buque procedía del puerto de Garrucha (Almería) donde había estado cargando mineral de hierro en los días precedentes.

Durante el transcurso de dichos trabajos había fallecido de modo repentino uno de sus tripulantes, mientras que otro se había puesto muy enfermo. El barco había llegado unos días antes desde el puerto de Alejandría que, daba la casualidad, estaba declarado sucio a causa de un brote de peste. El hecho había levantado las sospechas de las autoridades sanitarias de aquel puerto y por consiguiente le mandaron levar nuevamente anclas y zarpar rumbo a la estación sanitaria de primera clase de Cartagena, donde se le aplicó el equipo Marot para desratizarlo.

Seguidamente le ordenaron dirigirse al Lazareto de Maó para pasar cuarentena. Desplazaba 3.007 toneladas y llevaba a bordo 29 tripulantes, más un carabinero y un empleado de la casa consignataria de Garrucha que se encontraban a bordo en el momento de intervenir las autoridades sanitarias no pudiendo ya, de acuerdo con las leyes sanitarias vigentes, desembarcar, por lo que tenían que guardar también su cuarentena.

En Maó, tras pasar a ser incomunicado, se le volvió a desratizar, se le practicó una rigurosa desinfección de ropas y compartimentos, sometiéndose a los tripulantes a diversos controles bacteriológicos. El aislamiento debía continuar hasta que se obtuvieran todos los resultados analíticos pero el director del centro, el doctor Malva, estaba convencido de que tanto el fallecido como el otro tripulante estaban afectados de enfermedad común. Y así fue que todos los análisis dieron resultado negativo, no hallándose por parte alguna el temido microbio de Jersin. De este modo, el 6 de agosto se le concedía la libre plática.

> 2.22 *CONTESSA ADELMA*

El 11 de julio de 1920 entraba en puerto y fondeaba en las inmediaciones de la *Illa de Sant Felipet* (Lazareto) el vapor de pabellón italiano ***Contessa Adelma*** que, procedente de Marsella había llegado a Barcelona, puerto del que sería despedido para Maó por haber caído enfermo uno de sus tripulantes de posible peste bubónica. Una vez fondeado, y de acuerdo con las vigentes leyes internacionales sanitarias el vapor quedó sometido a cuarentena.

El 13 de julio el comandante de Marina hacía pública una orden prohibiendo cualquier contacto entre la dotación del buque y la población, por lo que no podían en modo alguno desembarcar sus tripulantes a tierra ni, a su vez, acercarse nadie al barco. Tan sólo podían, durante las horas diurnas, comunicarse con la parte limpia del Lazareto con arreglo a las disposiciones vigentes de policía sanitaria.

Durante varias semanas permaneció fondeado en estas condiciones. Llegado el día 20 del mismo mes recibía el certificado de poseer patente limpia, aunque varios tripulantes enfermos continuarían internados en las dependencias de contagiosos de dicho establecimiento.

> 2.23 *ESTRELLA DEL MAR*

El 4 de septiembre de 1921 entraba en Maó la goleta ***Estrella del Mar***, de 167 toneladas de desplazamiento. Lo hacía de arribada forzosa al encontrarse a bordo escasos de víveres. Había sido construída en 1920, pertenecía al conocido armador don Francisco Arguimbau, procedía en aquel viaje del puerto de Anzio (Italia) y se dirigía al de Málaga con un cargamento de duelas de madera de castaño.

Los hechos ocurridos eran que, como navegaba a vela, en sus singladuras había topado con días de máxima encalmada y también de vientos contrarios. Por ello y, ante la baja de víveres a bordo, el patrón había decidido entrar de arribada en Maó, donde podría proveerse de todo tipo de vituallas y, una vez en puerto, fondeó en *Calacorb*. Una vez repuestas las diversas vituallas esperó a reemprender viaje a que lo hiciera el pailebot ***Teresa***, que estaba embarcando en *Calesfonts* un cargamento de piedra machacada con destino a Barcelona. Una vez alistado este último, tomó a remolque al ***Estrella del Mar***, y lo condujo hasta dejarlo en aguas libres, fuera de puntas, siguiendo a partir de entonces cada uno sus respectivos rumbos a destino.

> 2.24 *ARMANDO PALERMO, ESTRELLA DEL MAR, APOLONIA, ANITA, MADO* y *MAHÓN*

El 1 de diciembre de 1923 se encontraba retenida en el puerto la balandra ***Armando Palermo***, de la matrícula de Eivissa, por causa de haber vientos contrarios. Previamente se había hecho a la mar pero, debido a que el viento había rolado en su contra, el patrón se vio obligado a regresar a puerto, fondeando en *Calesfonts*. Pero este barco no sería el único que se encontraba en retención forzosa. Los ***Estrella del Mar***, ***Apolonia***, ***Anita*** y el vapor francés ***Mado***, se encontraban en idénticas condiciones, puesto que los vientos habían reforzado y la mar se había dispuesto entre fuerte marejada y mar gruesa según la escala de Douglas. El día 4, al producirse una pequeña encalmada, que engañó a sus patrones, todos se habían hecho a la mar, pero no tardaría en recrudecer, obligándoles nuevamente a regresar a puerto salvo el vapor francés, cuyo responsable decidió continuar viaje.

Ya fondeados, el ***Estrella del Mar*** comenzó a garrear, siendo empujado por el viento y las olas hasta *Calacorb*. Apercibidos de lo que estaba sucediendo, los tripulantes del velero de matrícula de Ciutadella ***Apolonia***, acudieron rápidamente a prestarle el auxilio necesario, tras lo cual fondearon en *Calesfonts*, dejándolo perfectamente asegurado. Por su parte el vapor correo ***Mahón***, que rendía viaje con procedencia de Alcúdia y Barcelona y que llegaba costeando la ribera norte puesto que en el sur reinaba fuerte marejada, al encontrarse al través del *Cap de Cavalleria* rompió uno de los guardines del timón, siendo necesario pasar a gobernarlo manualmente mediante la gran rueda existente en la popa hasta culminar el viaje.

> 2.25 *PIOVE*

El 10 de junio de 1924 entraba el pailebot a motor de pabellón italiano ***Piove*** al mando de su , Sign. Andrea Porcelli. Procedía de Parderman (Turquía) y era portador de un cargamento de piedra barcita para un importador de Barcelona. Había tenido que entrar de arribada forzosa por encontrarse falto de víveres y agua potable. El barco, de 89 toneladas de desplazamiento tenía matrícula de Venecia y estaba tripulado por 7 hombres. Una vez cargadas las provisiones necesarias, reemprendió viaje el día 11.

> 2.26 *S. GINER*

Durante la tarde del 14 de diciembre de 1924 entraba en Maó el vapor ***S. Giner*** procedente de Liverpool y Barcelona conduciendo 530 toneladas de carbón para abastecer los depósitos que la Cía. Trasmediterránea tenía ubicados en este puerto. El barco navegaba con 29 tripulantes al mando del capitán don Alfredo Valdés.

Una vez fuera atracado y convenientemente amarrado, el capitán entregaba a las autoridades locales al polizón llamado Pedro Maimó, natural de Sant Feliu de Guixols que, según parece, se había fugado de su domicilio y se había escondido bajo la capota de uno de los botes salvavidas del barco. Al ser descubierto por uno de los tripulantes había manifestado que, al darse cuenta, el buque se encontraba navegando ya en alta mar.

> 2.27 *MAHÓN*

El 31 de octubre de 1925, mientras se estaba llevando a cabo la descarga de un pesado cañón llegado a bordo del vapor correo ***Mahón*** con destino a la Mola, ocurrió un accidente a bordo del vapor del que resultaría con graves heridas el carretero don Rafael Camps Anglada, más conocido como “En Pelegrina”. El hombre había bajado a la bodega para comprobar unos fardos que tenía que trasladar hasta la población, con la mala fortuna de resbalar y caer de la escala de acceso a la misma. Tras ser auxiliado y subido a cubierta, se le apreciaron diversas heridas en el rostro. Una vez en tierra y subido al vehículo de un vecino, don Jerónimo Preto, fue trasladado a la farmacia del señor Mercadal, en la calle de Pi y Margall, donde fue curado en primeros auxilios por los médicos don Lorenzo Pons Marqués y don José Luis de Cózar, este último titular de la Base Naval. Le fueron practicados doce puntos de sutura tras lo cual pasó a su domicilio.

Durante la tarde el vapor se había escorado bastante al estar desembarcando la pesada pieza de artillería y la mala fortuna hizo que uno de los trabajadores que se encontraba carboneando en el mismo fuera a parar al mar. El hombre no sabía nadar y, gracias a la rápida intervención de sus compañeros, el mal no pasó a mayores.

> 2.28 *LA BONNE LORRAINE*

El 11 de noviembre de 1925 entraba de arribada forzosa el pailebot-goleta de 3 palos y pabellón francés ***La Bonne Lorraine*** a causa del fuerte temporal reinante. Procedía de Bonne (Argelia) y portaba un cargamento de habas y avena con destino a Port-Vendres. Su capitán era Mr. Quena, que viajaba acompañado de su esposa. Desplazaba 252 toneladas y su tripulación estaba compuesta por 7 hombres.

> 2.29 *FRANCESCO PI* y *I DUE AMICHI*

El día 18 de enero de 1926 entraba de arribada forzosa el bergantín-goleta de pabellón italiano ***Francesco Pi*** el cual procedía del puerto argelino de Bonne y se dirigía hacia el de Barcelona. Entró por la mañana y reanudó viaje entrada la tarde. También lo haría la goleta italiana ***I Due Amichi*** que, procediendo de Livorno, se dirigía hacia Nemours (Argelia).

> 2.30 *JÚPITER* y *OPHIR*


VAPOR PETROLERO *OPHIR*

El 17 de octubre de 1928 irrumpía un fortísimo temporal en esta zona, bajo el predominio de bajas presiones, cielos cubiertos o muy brumosos y mar gruesa. El velero ***Júpiter***, que se encontraba navegando en demanda de este puerto procedente de Barcelona, se vio forzado a buscar refugio en la cala de *Binissafúller*, fondeando a dos anclas. Durante el transcurso de las siguientes horas, el personal de guardia del petrolero de la Cía. Trasmediterránea ***Ophir*** que se encontraba fondeado en el puerto de Maó, observaba que sus anclas garreaban peligrosamente, lo que obligó al personal de Máquinas a tener la máquina en marcha para mantenerse con la misma maniobrando continuamente proa al viento durante toda la noche para evitar quedar a la deriva lo que podría acarrear un grave accidente. Por lo que respecta a los vapores de las líneas regulares, se hallaban retenidos en los diferentes puertos dada la imposibilidad de navegar en aquellas condiciones.

A partir de las once de la mañana siguiente no tardaron en hacerse presentes los truenos que acompañaban a los numerosos relámpagos los cuales irían arreciando a medida que pasaban las horas. Vientos con rachas fortísimas y mucha agua. Llegada nuevamente la noche, la ciudad ofrecía un espectáculo dantesco y sombrío. Las numerosas

averías causadas por los rayos a la red de alumbrado eléctrico fueron cuantiosas y la noche, en el mismo corazón de la ciudad, transcurría negra y tenebrosa entre los aullidos del viento de NE (gregal), negritud que era sólamente rasgada por el fogueo de los relámpagos que saltaban constantemente. Numerosas ramas arrancadas de los árboles vagaban por las calles empujadas por el viento. Se produjeron daños en el Paseo de Augusto Miranda, carretera de Sant Lluís y plaza de la Explanada con árboles arrancados y caídos; a la calle de la Concepción cayó parte de la torre del colegio de religiosos franceses de la calle del Carmen; en la plaza de Sant Roc también se desprendió una cornisa y en el muelle eran varios los norays que amenzaban desprenderse debido a los brutales tirones efectuados por las estachas y calabrotes de los barcos amarrados.

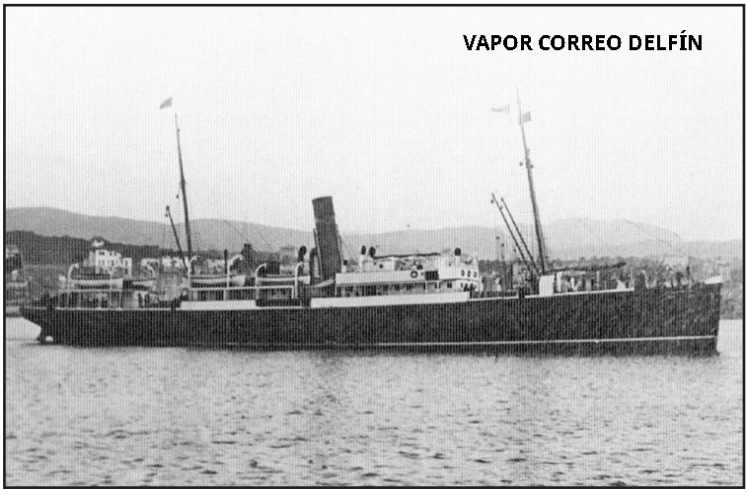
El 18 conseguía entrar el ***Júpiter*** aprovechando que el viento había caído tras rolar a levante. Su patrón era el señor Enseñat. En cambio, el ***Pons Martí*** se vería obligado a regresar tras encontrar mar gruesa del N. El ***Carmen Flores*** aprovechó el receso para zarpar por el sur aprovechando el resguardo que le ofrecía la costa, pero como los vientos para salir de puerto le eran contrarios, tuvo que ser remolcado para ello por una embarcación de pesca a motor que lo dejó fuera de puntas.

Sobre las cuatro de la tarde del mismo día entraba de arribada forzosa tras haber sufrido diversas averías el vapor mercante francés ***Antoine Schiaffino***, de la matrícula de Argel, cuando se encontraba en navegación. El buque pertenecía a la Compagnie Maritime Schiaffino, y fondeó buscando la protección de *Calallonga*, donde podría solucionar sus problemas. Había salido del puerto argelino de Bonne el 13 y en la noche del 15 al 16 se vio sorprendido a unas 70 millas al norte de Menorca por el fortísimo temporal de gregal, intentando desde entonces capearlo. Al no conseguir navegar en condiciones, su capitán se vio obligado a virar y buscar refugio en Maó. Portaba 1.000 toneladas de superfosfatos con destino al puerto de Saint Louis du Rhône, próximo a Marsella, desplazaba 2.140 toneladas y su dotación estaba compuesta por 26 hombres. Su capitán era Mr. Geffray y fue consignado por la agencia Hijo de Pons Martí.

Hay que decir que este buque mercante, se encontraba navegando al mando de su entonces comandante, capitán Mr. Mallo, procedente de Argel, su puerto base, el 27 de mayo de 1929 rumbo a Dunkerque, alrededor de las 21:00 h. sufría un severo abordaje. Encontrándose a unas seis millas al oeste de Ouessant y marchando a velocidad reducida -la niebla era extremadamente espesa- fue abordado por el costado de estribor. El choque fue tan violento que la proa del ***Antoine Schiaffino*** se inundó al penetrar agua abundantemente a través del escobén, anegando su proa. El carguero que tras abordarle continuó su derrota, era el carguero ***Highland***, de la matrícula de Londres. Habiendo sufrido también daños por el través de su pasarela se dirigió a Falmouth. Pasado el S.O. S. vía T.S.H., la estación de Ouessant avisó al remolcador ***Iroise***, el cual zarpó alrededor de las dos de la mañana para prestar auxilio al ***Antoine Schiaffino***. Conducido por el remolcador, fue llevado hasta Brest, donde se le practicaron las reparaciones provisionales para permitirle ganar Dunkerke.

> 2.31 *Bote* y *DELFÍN*

A las seis y media de la tarde del 4 de julio de 1929, ocurría en el puerto de Maó un accidente que afortunadamente para sus protagonistas no derivaría en desgracias personales. Y es que sucedió que frente a la *Punta de Calafiguera* se encontraba una pequeña embarcación con dos tripulantes a bordo. Ello tenía lugar en el momento en que el vapor de la Cía. Trasmediterránea ***Delfín*** abandonaba el puerto rumbo a Barcelona en viaje regular. Al paso del vapor, la embarcación había ido acercándose paulatinamente a éste, mientras uno de sus ocupantes, que iba en bañador, se sentaba en la borda para despedir a unos conocidos que marchaban en el barco. Les alcanzó con fuerza la estela que dejaba el barco a su paso, penetrando


VAPOR CORREO DELFÍN

el agua en el mismo y hundiéndolo rápidamente con todo el equipaje y ropas del tripulante mencionado. Éste, que no sabía nadar, se agarró desesperadamente a un remo hasta que pudo ser auxiliado por su compañero. Todo el episodio había sido observado por el mariscador Antonio Mus Carreras, que acudió rápidamente a auxiliar a los improvisados náufragos. Lo curioso del caso es que poco antes habían desembarcado en el muelle a otros dos amigos que tampoco sabían nadar. Al día siguiente se estuvo intentando localizar la posición del bote hundido y de este modo proceder a su recuperación con el fin de arrastrarlo hasta la costa donde sería sacado fuera del agua. Por fin la operación se veía coronada por el éxito sobre las siete de la tarde, en que fue enganchado con un rezón y arrastrado por el fondo hasta ganar el varadero de *Sa Punta* donde fue sacado del agua por un grupo de voluntarios. Se recuperó todo lo que se había perdido, incluso el pantalón del tripulante y el dinero que llevaba en uno de sus bolsillos.

> 2.32 *LE TIGRE*

Cuando transcurrían las once y media del 8 de junio de 1930 entraba de arribada forzosa debido a haberse desatado un fuerte temporal el motovelero ***Le Tigre***, de pabellón francés y de la matrícula de Dildjilli, al mando de su patrón Mr. Cagny. Había zarpado de Marsella en ruta a Argel portando un cargamento de ladrillos. Desplazaba 25 toneladas y su tripulación la componían 6 hombres. Había sido construído recientemente en Marsella y era éste su primer viaje. Zarpó nuevamente a las seis y media de la mañana del 9 una vez abonanzado el temporal.

> 2.33 *Varios* y *CIUDAD DE COMPOSTELA*

Serían aproximadamente las cuatro y media de la madrugada del día 29 de diciembre de 1980 cuando el fuerte viento que había estado soplando durante la tarde anterior recrudecía espectacularmente alcanzando rachas que daban picos medidos de entre 110 y 120 kilómetros a la hora rolando entre E y NE. Las olas que se generaron en el interior del puerto de Maó sorprendieron a los habituales de la zona por no recordarse un temporal de tal magnitud dentro del mis-





mo. El resultado final sería el de una verdadera catástrofe tanto en las instalaciones portuarias, por cuanto más de un centenar de metros de cantil de muelle cedería entre el *Club Marítimo de Mahón* y la denominada *Punta des Rellotge*, como por el gran número de embarcaciones de todo tipo que sufrirían los embates de las enfurecidas olas con el resultado de pérdidas, hundimientos o averías de toda índole.

Algunas embarcaciones habían sido trasladadas por sus propietarios a la ribera norte del puerto al ver el mal cariz que iba tomando el panorama meteorológico, navegando con grandes





dificultades en contra de las olas que cada vez arreciaban a más. Otras, de menor porte, fueron puestas en seco con la ayuda de camiones grúa desplazados al puerto ex profeso. De las que permanecieron amarradas hubo bastantes que estuvieron golpeándose entre ellas o contra el muelle, con el resultado de producirse mutuamente grandes desperfectos. Y las que estaban amarradas de proa, ofreciendo por lo tanto su popa al oleaje, embarcaron tal cantidad de agua que acabaron yéndose a pique. Personal de la Junta de Obras del Puerto, junto con miembros

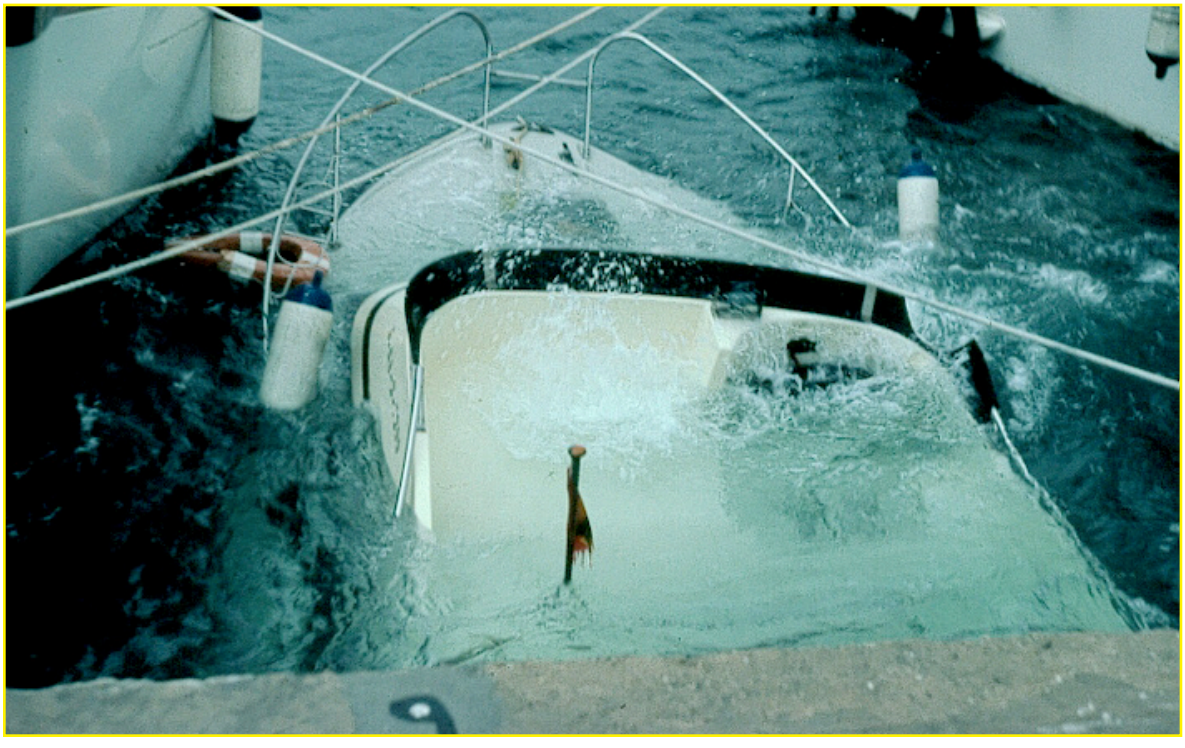




de la Comandancia de Marina y de la Policía Municipal estuvieron reforzando amarras, colocando defensas y realizando otras operaciones desesperadas intentando aminorar en lo posible las consecuencias de lo que ya se intuía como una verdadera catástrofe sin precedentes. También estuvo actuando el práctico del puerto, Bartolomé Rigo, a bordo de la lancha de la Corporación realizando remolques de embarcaciones en peligro hacia las zonas más resguardadas, con el riesgo que ello suponía dado lo alborotadas que se encontraban las aguas en esos momentos.

El correo de la Cía. Trasmediterránea ***Ciudad de Compostela***, al hallarse en la bocana del puerto cuando rendía viaje desde Barcelona, comprendiendo que iba a ser imposible atravesar el canal de entrada, decidió virar entre impresionantes bandazos y poner proa rumbo S para ganar el abrigo en el centro de la costa sur menorquina, concretamente frente a *Punta Rabiosa*, junto a las populares *Platges de Binigaus*..

El tramo de muelle referido anteriormente y que había cedido desde el Club Marítimo hasta la *Punta des Rellotge* era consecuencia de la antigüedad del mismo y de los constantes y fortísimos tirones que le infligían las embarcaciones que permanecían allí amarradas. El temporal tendría igualmente sus consecuencias en la costa del sudeste de la Isla, provocando gravísimos daños en construcciones de la primera línea en la *Urbanización S'Algar*, y convirtiendo el *Pas de l'Aire* en una auténtica y colosal rompiente.

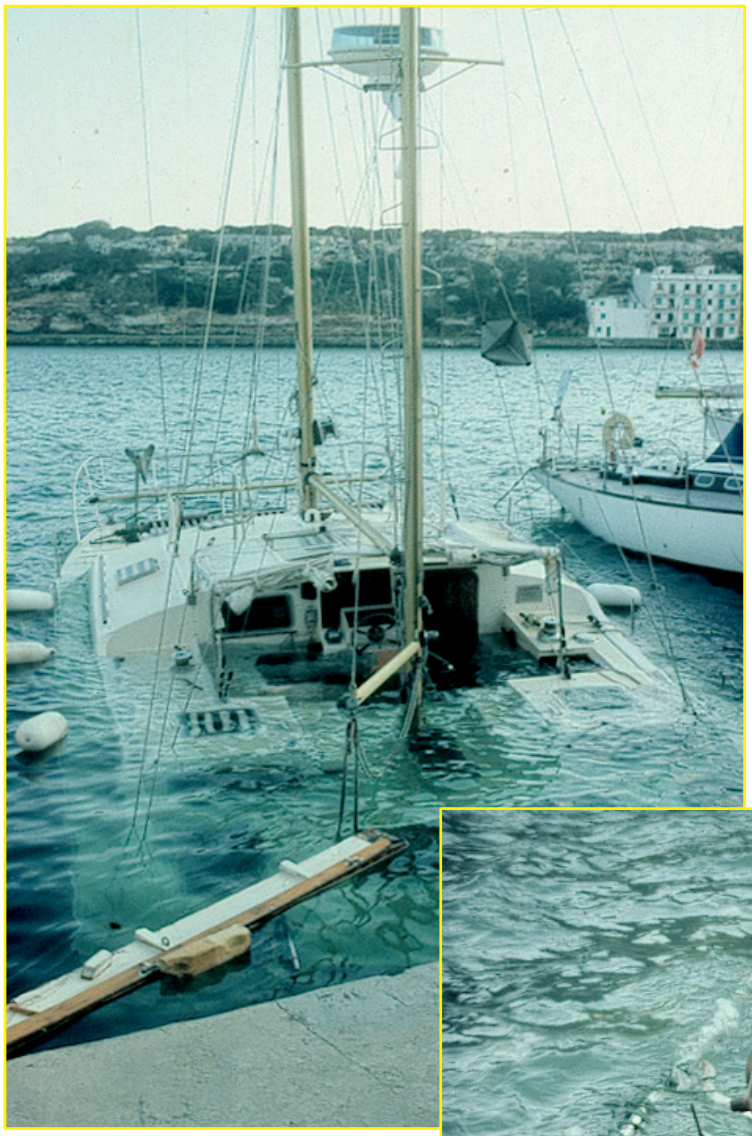










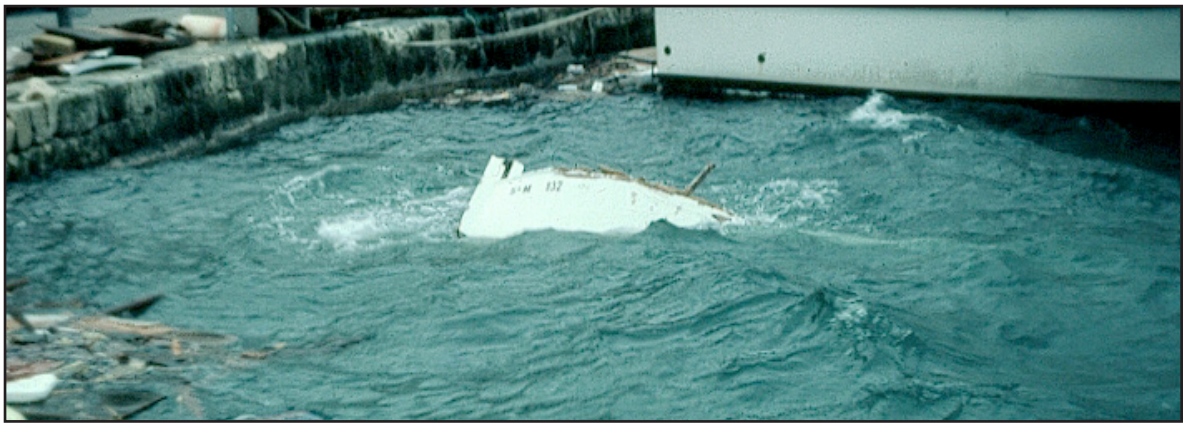









FLIT
32
A
LA BELLA LOLA



> 2.34 *ONVAC CUATRO*

Sobre las once de la noche del día 22 de junio de 1996 era localizado el práctico del puerto Bartolomé Rigo con la finalidad de que realizara el salvamento de la draga que estaba trabajando en el puerto desde hacía varios meses. Al parecer, tras ir a realizar una de sus habituales descargas de lodos al exterior del mismo, se había quedado a la deriva tras haber sufrido una avería en su máquina. El barco se encontraba en trance de ir a parar contra las rocas. Inmediatamente zarpó el remolcador de servicio del puerto, ***José Elduayen***, con el fin de ir a auxiliarla, portando a bordo al práctico. Cuando se encontraban entre boyas, observaron la presencia de la neumática auxiliar de la ***Onvac Cuatro***, que así se denominaba la draga, con sus dos tripulantes a bordo, que se estaba dirigiendo hacia el interior del puerto.

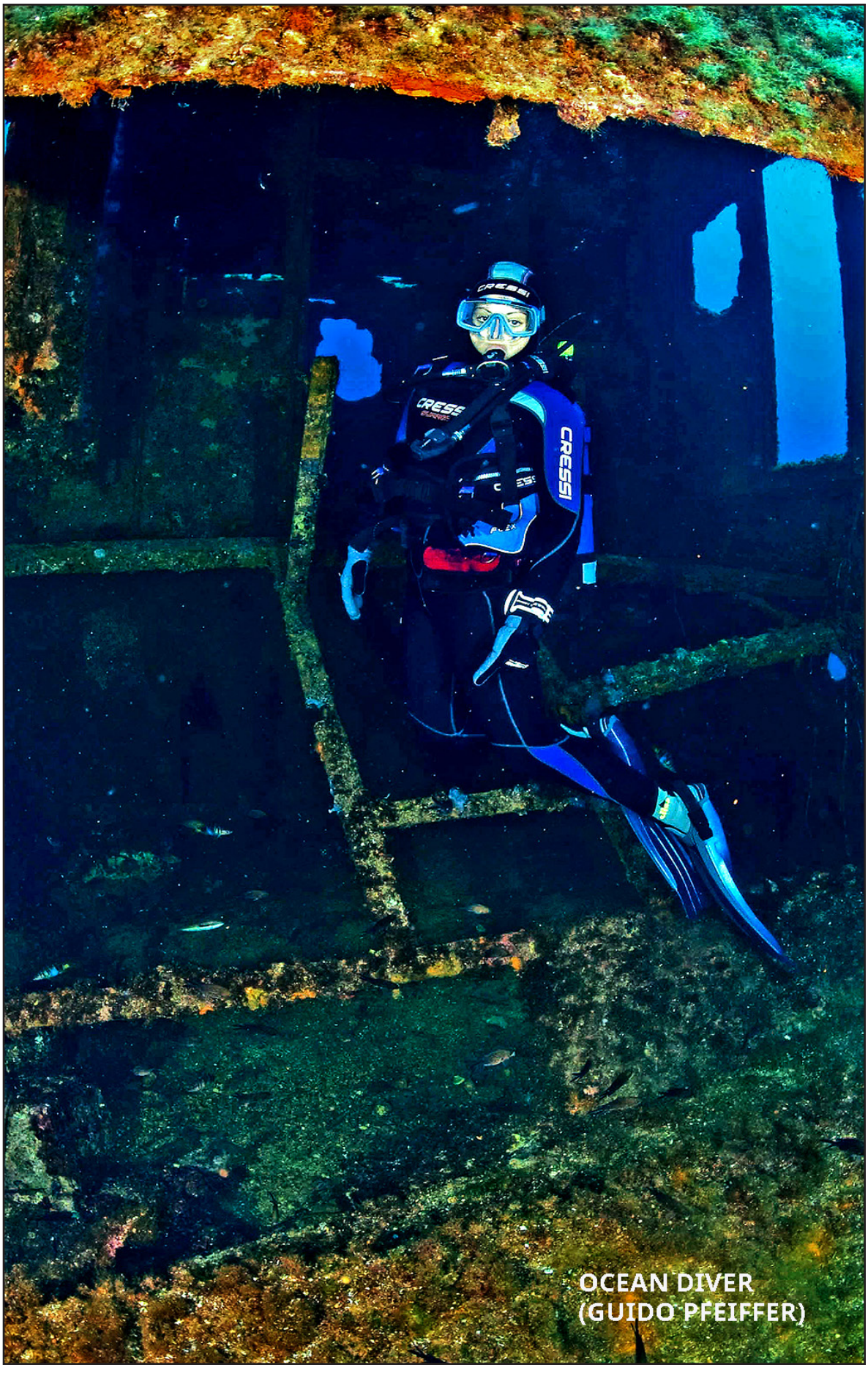
Al ser interrogados, manifestaron que habían abandonado el barco porque la corriente y el oleaje lo estaban llevando contra las rocas al habérsele averiado la máquina. Hicieron subir a bordo a ambos tripulantes y el remolcador partió a toda máquina hasta la zona en que se hallaba el barco abandonado, encontrándolo rozando ya los peñales de una de las márgenes de la cala de *Rafalet*, prácticamente frente a la *Cova de Rafalet*. Saltaron a bordo los tripulantes del mismo e hicieron firme un cable mediante el cual fueron remolcados por el ***José Elduayen*** hasta el interior del puerto donde, a la mañana siguiente, procedían los mecánicos a reparar la avería y a continuar su trabajo de dragado del puerto.



NAUFRAGIOS Y PECIOS EN LA COSTA DE MENORCA

PARTE II

3 - OTROS CASOS ESPECIALES



OCEAN DIVER
(GUIDO PFEIFFER)

Se recogen en el presente capítulo diversos acaecimientos que tuvieron lugar como consecuencia de algún conflicto bélico o o accidente mientras se practicaba el tráfico de contrabando. Tales son hundimientos, internamientos, desapariciones, averías, etc. También se incluyen aquellos pecios procedentes de buques y artefactos hundidos expresamente, bien para evitar los gastos de un posible desguace, bien para formar un arrecife submarino.

> 3.1 *SAN BARTOLOMÉ*

El 5 de mayo de 1924, sobre el mediodía, atracaba en los muelles de la Base Naval el cañonero español ***Temerario*** que había llegado a puerto llevando a remolque a un falucho que había apresado cerca de la zona de Capdepera (isla de Mallorca) portando un alijo de contrabando. El falucho se llamaba ***San Bartolomé***, desplazaba unas 10 toneladas, tenía pabellón británico y estaba tripulado por siete hombres. En el momento del apresamiento se encontraba a unas 3 millas de la costa en ruta desde Argel hacia la isla de Malta con un cargamento de tabaco. Una vez en puerto quedó amarrado durante todo un día en los muelles de la Base Naval mientras la cañonera volvía a hacerse a la mar para completar sus operaciones de rutina de control de navegación, tras lo cual regresó y tomando nuevamente a remolque al incautado, se lo llevó a remolque hasta el puerto de Palma.

> 3.2 *Hidroavión francés*

El día 12 de septiembre de 1930 se hacía a la mar desde el puerto de Ciutadella una barca de pesca con matrícula de Alcúdia patroneada por el profesional Angel Piqué. Lo hacía a las diez de la mañana tras haberse avituallado y tomado suficiente tripulación. Sin embargo, el motivo no sería precisamente la pesca si no el haberse recibido la noticia de la caída al mar de un hidro de la compañía francesa de correos aéreos Lasatevere, a unas 80 millas del norte del *Cap de Cavalleria*, dirigiéndose por esta causa a la zona del siniestro a fin de localizarlo y prestar su ayuda. La mar se encontraba bastante agitada, producto de las borrascas acaecidas durante los últimos días, por lo que la navegación resultaba bastante molesta e incluso difícil.

Pero ocurrió que en la madrugada del 13, antes de llegar al lugar del siniestro, el motor de la embarcación se paró súbitamente, al haberse quedado sin agua dulce de refrigeración. También escaseaba ésta para las necesidades de los propios hombres que se encontraban a bordo y por ello, durante toda la jornada estuvieron navegando sirviéndose únicamente de la vela. Cuando llegaron a la zona se dedicaron a rastrearla sin encontrar ni rastro del aparato ni de sus tripulantes.

Alcanzada la noche del 13 al 14, el patrón decidió poner rumbo a Maó, aprovechando el viento establecido y a que sus hombres se encontraban agotados, sin agua ni alimentos. Iban navegando en popa, pero a la madrugada caía el viento, quedando desde aquel momento la embarcación a la deriva. Avanzada ya la mañana del 14 comenzaba a levantarse una ligera brisa que iría poco a poco aumentando su fuerza, suficiente para que, avanzada ya la tarde, consiguieran arribar al puerto mahonés. Una vez amarrados se enteraron de que la tripulación del hidro había sido rescatada por otro barco que navegaba por aquella zona y que también había sido alertado al respecto, continuando viaje y desembarcándolos en Alcúdia. Los motivos por los cuales el aparato se había precipitado al mar es que un rayo les había alcanzado un ala, incendiándola, aunque permitiría al piloto lograr amerizar sin mayores problemas, evitando con ello que ocurriera una auténtica catástrofe.

> 3.3 *Hidroavión LITTORIA*

Mediada la tarde del 22 de julio de 1935 comenzaba a circular en Maó el rumor de que en algún punto de la costa norte había sido hallado un aeroplano que se suponía se habría estrellado contra el acantilado. Lógicamente las especulaciones crecieron rápidamente realizándose todo tipo de comentarios. Tales rumores se confirmaron con la llegada de la noche. Se dijo que unos pescadores salidos del puerto de Fornells, al hallarse al través del puerto de *Sanitja* y cuando navegaban rumbo a su zona de faena, avistaron en un arenal cercano la presencia de un hidro, al parecer, averiado, el cual les había llamado la atención debido a los reflejos a causa del sol.

El patrón decidió cambiar el rumbo y acercarse a tierra con todas las precauciones para averiguar de qué se trataba, por si hubiera víctimas o heridos. Pero allí no había nadie, ni en el aparato ni tampoco en las inmediaciones. Se pudo, éso sí, comprobar que se trataba de un hidroavión de nacionalidad italiana al cual le faltaba una de las alas. Seguidamente se dirigieron a la población para poder dar aviso al celador de Pesca para que lo comunicara al jefe de la Base Naval de Maó. Éste, ordenó la inmediata salida de uno de los remolcadores que, a primeras horas de la madrugada alcanzaba la zona de los hechos. La idea, en principio, pasaba por reflotar el aparato y conducirlo a remolque bien a Maó o, de resultar demasiado dificultoso, entrarlo en el de Fornells. Por lo que respecta a la tripulación, continuaba sin saberse nada de nada.

Se estuvo especulando que debido a una hipotética avería, el aeroplano se debió ver obligado a amarar en altamar, tras lo cual sería ayudado por algún buque mercante que pudiera haber escuchado su mensaje solicitando auxilio si es que podía haber llegado a emitirlo. Que llegado el caso y debido a la imposibilidad de establecer un remolque en condiciones y garantizado, se decidiera proceder a la recuperación de los elementos más valiosos, así como los motores, que serían desmontados por el personal de máquinas del mismo buque que los hubiera auxiliado y luego abandonado. Debido a algún temporal y al encontronazo con la abrupta costa menorquina en esa zona, el aeroplano arrastrado a la deriva habría terminado por estrellarse contra la misma y, entre las olas y las rocas, de ahí el deplorable estado en que lo encontrarían los sorprendidos pescadores.



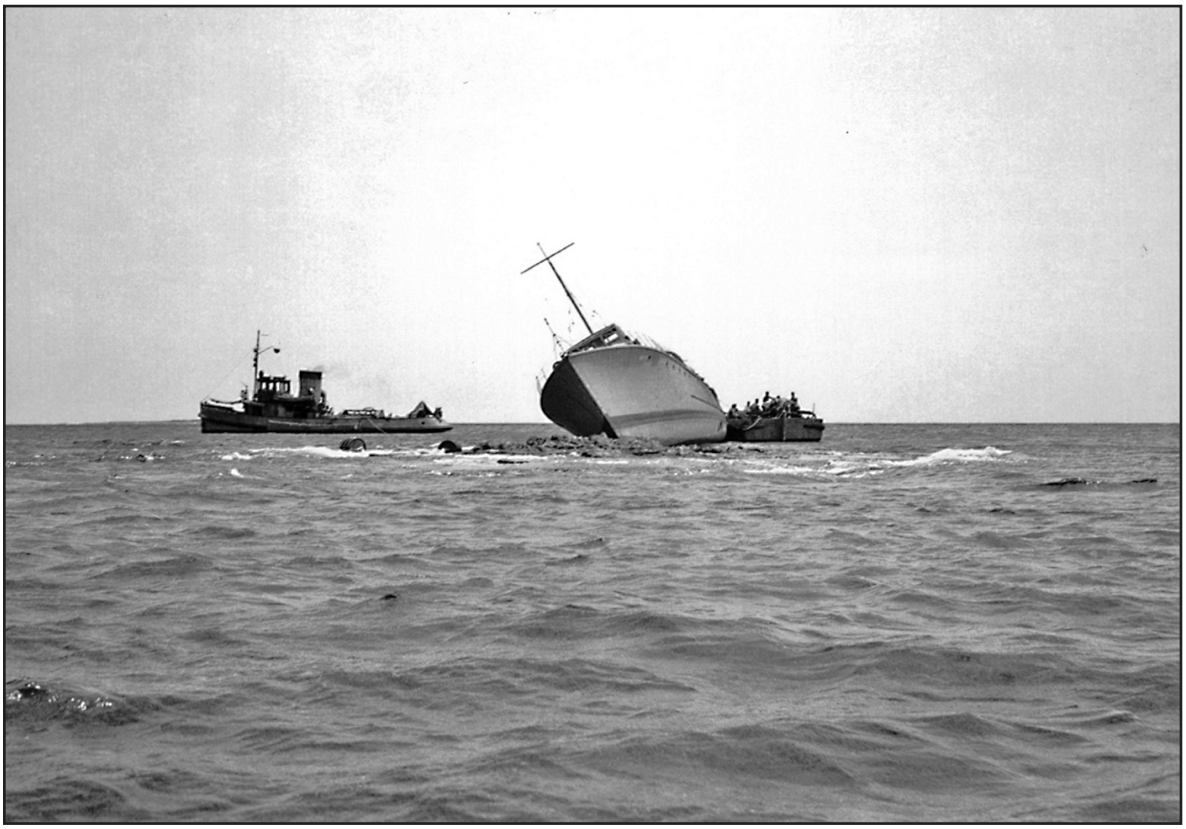
También se comentó que desde Fornells había zarpado la lancha de Salvamento de Náufragos a bordo de la cual se encontraban presentes el presidente de la organización en la Isla, don Sebastián Rodríguez, acompañado de los vocales señores Roselló y Fech, así como la tripulación habitual patroneada por Bià "del Toro". Tras haber realizado una inspección del aparato y sus contornos, descubrieron la presencia de ambos motores, pero en el fondo del mar, lo que desbarataba toda la teoría construida anteriormente. Uno de los motores parecía recuperable. Más adelante se comentó también que unos pescadores habían intentado rescatarlos, pero que no pudieron conseguirlo, dejándolo abandonado después de que corriera la noticia.

Finalmente pudo conocerse algo más del misterioso aparato: se trataba de un hidroavión que llevaba pintado un nomb: ***Littoria***, de nacionalidad italiana, por cuyo motivo el cónsul general de dicho país en Barcelona se desplazó rápidamente hasta Menorca para hacerse cargo de todo el papeleo y trámites de recuperación y poder dictar las disposiciones más convenientes para volver conseguir recuperar los motores del fondo del mar, así como otros diversos materiales que pudieran resultar todavía aprovechables.

Muy posiblemente debió tratarse de un aparato perteneciente a la Ala Littoria S.A. quien fue la primera compañía aérea de línea italiana de propiedad estatal y efectuaba, como era costumbre en la época, el servicio de transporte de pasajeros y servicio postal. El 28 de octubre de 1934, día del XII aniversario de la Marcha sobre Roma 1 se fundaba, por voluntad política del régimen fascista, Ala Littoria, cuyo nombre fue sugerido de Benito Mussolini. Nacía de la incorporación de la compañía privada Sociedad Aérea Mediterránea (S.Al.M.) con sede en Roma, Sociedad Anónima de Navegación Aérea (S.Al.N.Al.) con sede en Génova y la Sociedad Italiana de Servicio de Aeronaves (S.El.S.Al.) de propiedad de los Fratelli Cosulich de Trieste. En el momento de la fundación la flota de la aerolínea estaba constituida por un conjunto de aviones como los *Junkers G 24* y *F 13*, los hidroaviones *Dornier Do J Wal* y *Do R Superwal*, los italianos *Savoia-Marchetti S.55*, *Savoia-Marchetti S.66* y los holandeses *Fokker F.VIIb/3m*.

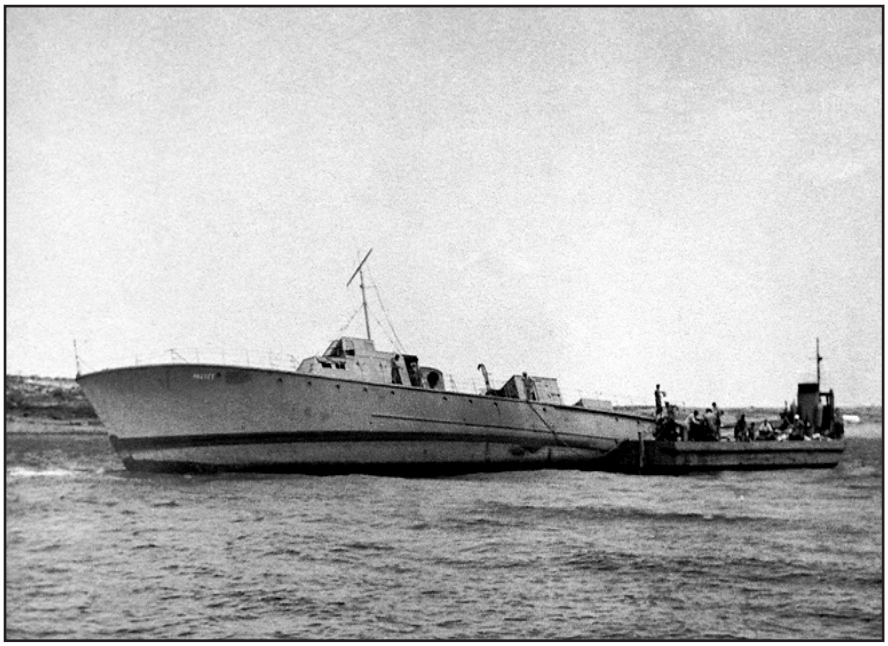
> 3.4 *MASTIFF*

En la madrugada del 10 de julio de 1953 una lancha rápida dedicada al tráfico de contra-



bando finalizó sus días al empotrarse de lleno en el llamado *Baix d'en Caragol*, situado entre las calas de *Biniancolla* y *Binibèquer*, una vez pasado el freu del *Pas de l'Aire*. En el momento del accidente era portadora de un importante alijo de tabaco rubio y de café. Su tripulación fue detenida poco después en la población de Ciutadella. No era la primera embarcación que tropezaba con este peligroso bajo situado en la costa sur de la Isla, cuyas rocas velan a flor de agua y que se denuncian fácilmente a poco que haya viento por la espuma que se forma sobre las mismas.





La ***Mastiff***, que así se denominaba la embarcación, se disponía a descargar un importante alijo en algún punto de la costa sur menorquina, se supuso más o menos en la zona conocida como *Morro d'en Xulla*. Sin embargo, al acercarse a tierra, se topó de lleno con el bajo en su intento de enfilar la punta mencionada, frustrándose toda la operación. La embarcación quedó varada en su mayor parte sobre el escollo y tenía su proa alzada, quedando en el agua únicamente su popa, signo inequívoco de estar navegando a gran velocidad en el momento de sufrir el percance. Alrededor del siniestro flotaban gran cantidad de cajetillas de tabaco que habían salido despedidas del barco tras el encontronazo y abrirse un gran boquete en su casco.

La embarcación no fue denunciada por ninguna de las personas que la descubrieron con la amanecida, entre ellas, Antonio Coll "Roig" quien, con su bote, se había acercado incluso desde la cala de *Biniancolla* para prestar auxilio por si habían accidentados, pero no encontró a nadie a la vista. Ni siquiera subió a bordo, sino que volvió a la cala.

Pero cuando desde su atalaya el *vigía de Torret* observaba sobre las ocho de la mañana el tramo de costa a su cargo y descubrir también el barco completamente asentado sobre el bajo, avisó de inmediato a la Comandancia de Marina. La autoridad de Marina ordenó sin pérdida de tiempo la puesta en marcha de las operaciones de salvamento, saliendo del puerto de Maó sobre las nueve de la mañana el remolcador de la Estación Naval, en el cual había embarcado el propio comandante, CF. don Miguel A. Liaño, acompañado del 2º jefe, don Antonio Fontenla, llevando a remolque la barca del buzo.



Una vez llegados al costado del ***Mastiff*** y tras comprobar la situación y el tipo de servicio al que estaba dedicado, procedióse a trasladar su carga a bordo del remolcador el cual, al anochecer se encontraba nuevamente entre boyas. No se había encontrado ni rastro de la tripulación a bordo, cuyos miembros, utilizando el bote de salvamento de la lancha habían ganado tierra firme, huyendo y abandonando la embarcación para no ser detenidos por la fuerza pública. Se diría que durante el día habían sido vistos vagando por la ciudad que, con su aspecto y forma de proceder, se habían hecho inmediatamente sospechosos de ser los marinos del barco siniestrado, puesto que la noticia se había esparcido ya rápidamente por la población. No permanecieron por mucho tiempo en Maó y se trasladaron a Ciutadella, posiblemente, con la intención de tomar el correo de Alcúdia y desaparecer de la Isla. Pero no les salió bien la estrata-



gema, puesto que serían detenidos por miembros de la Guardia Civil. Componían la tripulación un total de 9 hombres.

Durante toda la jornada del día 11 prosiguió el personal de la Marina en las labores de descarga de bultos y fardos de la lancha y, una vez se consideró suficientemente aligerada, salía el 13 de puerto el remolcador de la Base Naval, llevando consigo a remolque la grúa flotante con la idea de proceder a reflotar la lancha siniestrada, encontrándose a la expectativa en la zona el dragaminas ***Bidasoa*** por si era necesario su concurso. La operación resultó un éxito y tras haberle sido tapado provisionalmente el enorme boquete que tenía en su obra viva, el barco podía ser rescatado de las rocas que le tenían prisionero y al anochecer entraba lentamente en puerto el tren de salvamento, portando la grúa la embarcación siniestrada apoyada en su base.

El AN don José Carles Gual, fue nombrado juez instructor del expediente del siniestro. La embarcación protagonista, de la matrícula de Liverpool, fue encontrada totalmente indocumentada. Como características principales cabe citar que medía 45 metros de eslora, 5 de manga y tenía un puntal de 3,50. Incorporaba en su estructura una chimenea y un mástil de proa. Desplazaba 101,6 toneladas, estaba construida en madera y estaba pintada de color gris en su casco y de color rojo su cubierta. Su motorización estaba compuesta por dos motores MAN Ricardo de 500 H.P. cada uno, alimentados por gasóleo. El 9 de septiembre salían a subasta por la Aduana de Maó 944 Kg de café crudo y 19 sacos de envases tasado todo ello en 37.893,00 pesetas. La lancha fue varada en la pontona del dique flotante de la E. Naval, donde permaneció en seco por espacio de varios años hasta su definitivo desguace en 1958.

> 3.5 *RUGMOS*

Durante la noche del 26 de diciembre de 1959 embarrancaba en el punto de la costa N conocido como *Codolar de Biniatram* una embarcación inglesa que según podría saberse estaba dedicada al contrabando. Se denominada ***Rugmos***, y navegaba al mando de su capitán el gibraltareño Francisco Borda Rodríguez, con una tripulación que abandonaría precipitadamente y a su suerte la embarcación tras el accidente.

Según confirmaría la Ayudantía de Marina de Ciutadella, a cuyo término pertenece el lugar de los hechos, la embarcación debía de desplazar unas 60 toneladas. Su procedencia era el puerto de Tánger teniendo como destino algún punto de las Islas Baleares, en donde debía de entregar un alijo de contrabando del cual era portadora. La mercancía estaba compuesta por un gran número de cajetillas de tabaco, así como varias partidas de café que, en cantidad considerable, se encontraban flotando en las aguas colindantes y arrojadas a las inflexiones de la costa por las olas.

El agua había penetrado en cantidad importante en el casco con el resultado de mojar el resto del cargamento que aún permanecía en su interior. Tras la colisión contra las rocas la embarcación siniestrada presentaba su proa prácticamente destrozada. En un principio se especuló con que la tripulación hubiera abandonado las aguas cercanas a la Isla en el propio bote de salvamento, pero la Guardia Civil del puesto de Ciutadella ya había tenido conocimiento el día anterior de la presencia de un pequeño bote abandonado en una de las calas cercanas al lugar del accidente, concretamente en una de las playas de *La Vall*, por lo que se daba por supuesto que cerca



de la misma debería encontrarse posiblemente otra embarcación de mayor porte. Por parte de la Ayudantía de Marina se iniciaron las gestiones encaminadas a recuperar en lo posible la nave siniestrada, que estaba propulsada por 3 motores, algo característico en este tipo de embarcaciones a fin de obtener el máximo de velocidad en un momento dado y necesario para escapar de los medios de vigilancia aduanera. Inspeccionando en su interior se encontraron también varias cajas que contenían otros motores y piezas originales de repuesto.

Biel Cerdà, un pescador de Ciutadella, fue testigo del resultado del accidente que terminó con el hundimiento de la lancha cuyo casco recuerda era de madera y de unos 30 metros de eslora. Según recuerda se dijo en aquellas fechas, parece ser que el patrón se despistó o se durmió mientras navegaba cerca de la costa puesto que el tiempo hasta entonces había sido bastante bueno y para colisionar de la forma en que lo hizo, debía encontrarse navegando a notable velocidad. La lancha era muy parecida a la que embarrancó en el *Baix d'en Caragol*, en la costa sur de Sant Lluís.

Cuando la Comandancia de Marina fue apercibida de los hechos por parte de la Guardia Civil, mandó hacerse a la mar a la barca del bou ***Valldemosa*** y a la ***Antonieta***, el bote de pesca de la familia Cerdá, que iba tripulada por Biel y su padre, a fin de que pudieran recuperar todo lo que fuera posible. Cuando llegaron se encontraba a bordo un hermano suyo, Jaime, miembros de la Comandancia y de la Guardia Civil, quienes habían llegado por tierra. La embarcación tenía todavía montada en su popa una corredera de las llamadas de "patente", de esas que iban arrastrando un cabo bastante largo que arrastraba un rotor que daba vueltas sobre un volante (del mismo tipo que solían colocar en el pasamanos de popa los antiguos vapores de la Trasmediterránea mientras iban navegando y que les servía para llevar la cuenta de las millas navegadas).

> 3.6 *ARUBA*

El día 17 de octubre de 1979 naufragaba en aguas cercanas a la vecina isla de Mallorca una embarcación que se sabía portadora de un importante alijo de contrabando formado por una gran partida de cajetillas de tabaco rubio. La embarcación se denominaba ***Aruba*** y en el momento del accidente iba tripulada por tres personas, siendo recogida una de ellas mientras que no podían hallarse las dos restantes. Durante las jornadas siguientes estuvieron peinando la zona unidades del S.A.R. en busca de las mismas. Diversos restos de la embarcación aparecieron en la zona de *Calascoves*, en Menorca, arrastrados por el fuerte temporal del SW que estaba establecido por aquellos días y que había empujado asimismo gran cantidad de cajetillas de tabaco de la marca "Winston".

El ***Aruba*** estaba matriculado en Barcelona con el folio número 4.317 y figuraba a nombre de José Francisco Garí Pérez. Las diligencias e investigación de los hechos eran llevadas a cabo, además del juez instructor de Marina por causa del naufragio, por miembros de la Guardia Civil y por el Servicio de Vigilancia Aduanera, en cuanto al aspecto del cargamento portado a bordo se refería. Su eslora era de 12,65 metros, su manga de 3,95 y su puntal de 1,90, desplazando 18,9

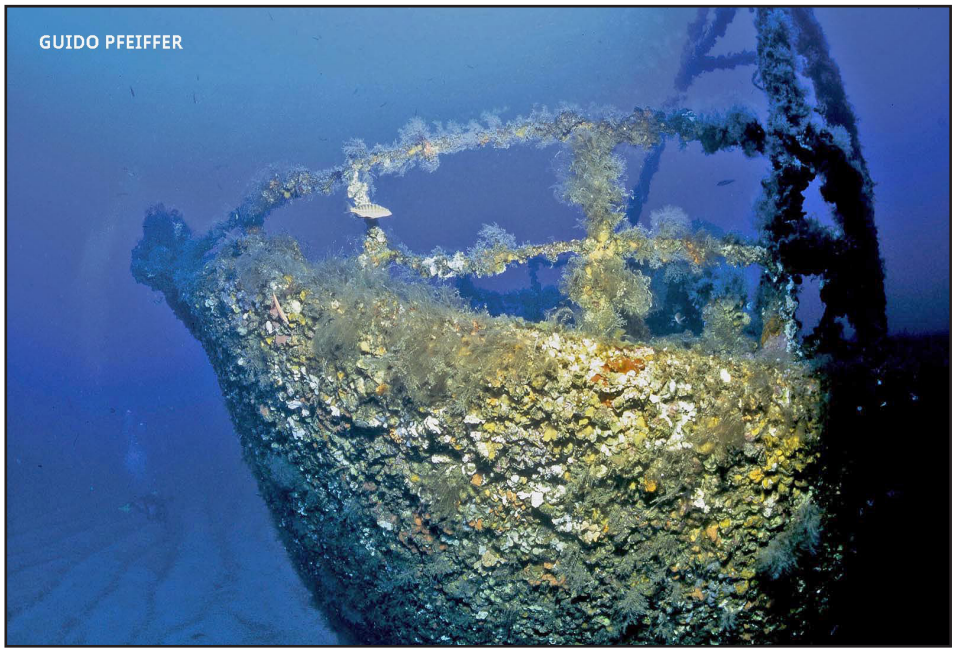
toneladas. Registrado en la 4ª Lista, sus actividades figuraban como "comerciales", tanto en el tráfico de pasajeros como para su contratación en régimen de alquiler.

Al tripulante hallado el primer día, que se encontraba a bordo de una embarcación neumática en aguas cercanas a Ciutadella, se le dictó auto de procesamiento. Al parecer la embarcación había zarpado en lastre desde el puerto de Eivissa y posiblemente había abordado en alta mar a otro barco de mayor porte, del cual obtendría el alijo que debía de transportar a tierra. Sin embargo, debido a las especiales condiciones meteorológicas adversas que registraba la mar en aquellos momentos, no pudo embarcar la totalidad de la partida programada, por lo que el valor de lo transportado rozaría el millón de pesetas. Al poco tiempo de llevarse a cabo el traspaso del cargamento, y por causas desconocidas, el barco se hundía frente a las costas mallorquinas, entre Porto Colom y Porto Cristo, sobre un fondo de 1.700 a 2.000 metros.

El día 22 se daban por finalizadas las operaciones de rastreo, con lo cual se daban por desaparecidos los otros dos miembros de la tripulación.

> 3.7 *SANTA (CLARA)*

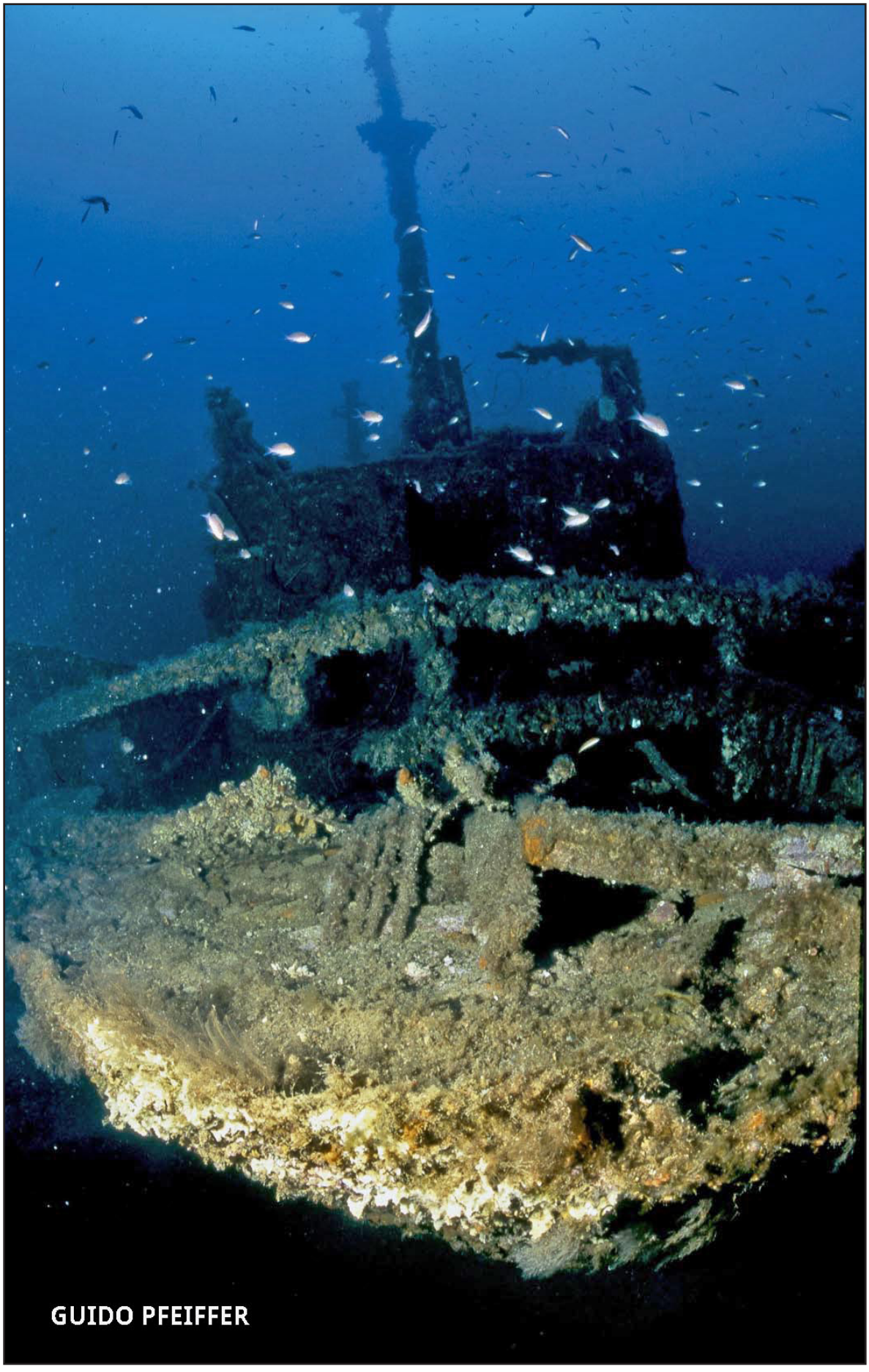
A las nueve menos veinte de la noche del día 17 de marzo de 1983 la Comandancia de Marina hacía zarpar sin demora desde el puerto de Maó al remolcador ***Remolcanosa Catorce***, llevando a bordo al práctico Bartolomé Rigo, con el fin de ir a auxiliar al pesquero de pabellón panameño de 107,2 toneladas de desplazamiento denominado ***Santa Clara***, nombre con el cual pudo comprobarse que figuraba inscrito en el Lloyd's Register, a pesar de que en el momento del acaecimiento figurara únicamente en sus amuras y popa el de ***Santa***. Su capitán era de nacionalidad inglesa. Según las investigaciones de Francis Abbott, de Oceanic Research, el ***Santa Clara***, originalmente conocido como ***Ulia*** (1947) y más tarde como ***Isla de Santa Clara*** (1949), se construyó en Bilbao en el año 1947. El barco era un pesquero de arrastre que trabajaba en la zona de Pasajes, en el noroeste de España, hasta que cambió de propietarios en varias ocasiones, siendo renombrado por el último en 1982 como ***Santa***.

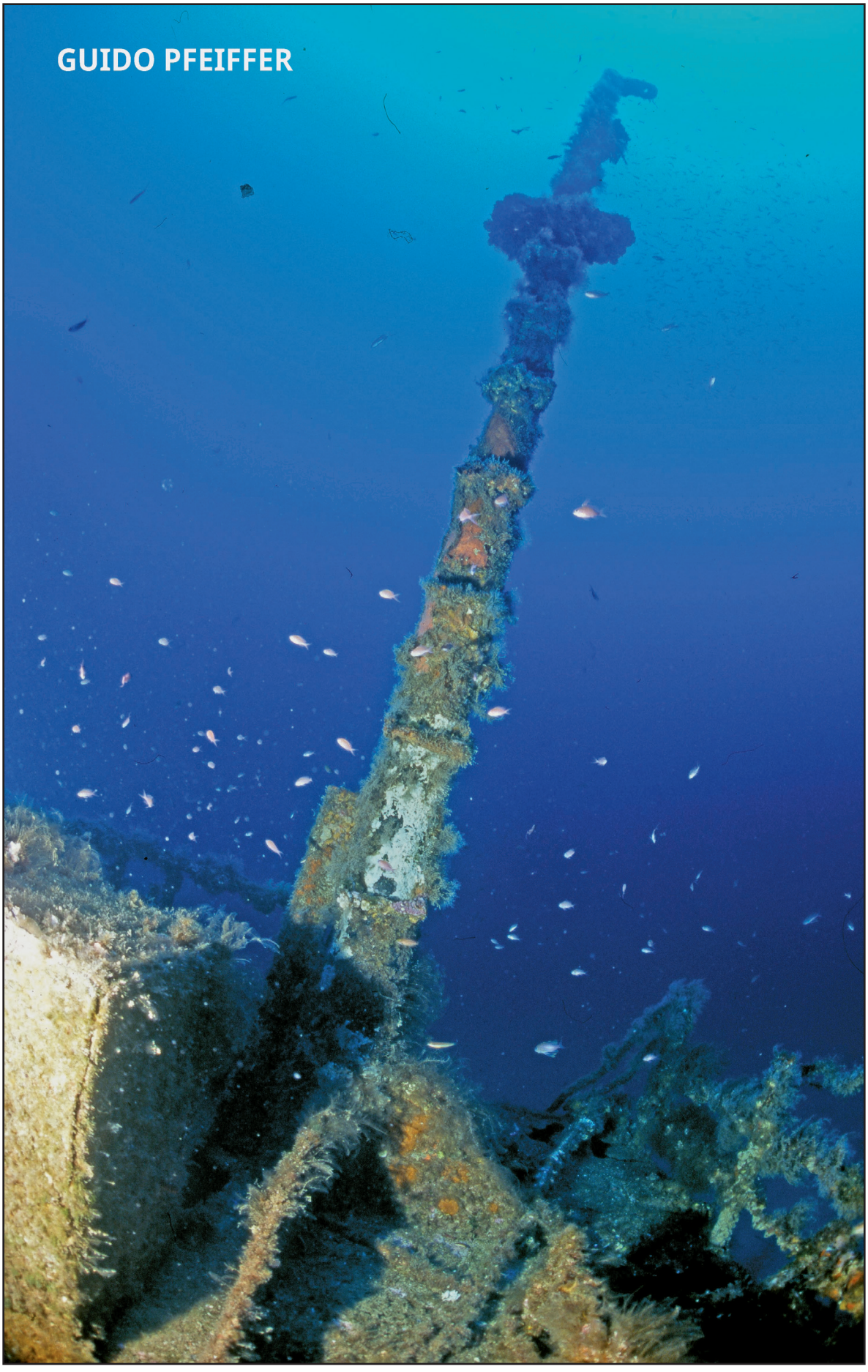


El barco permanecía a la deriva a unas 47 millas al NE de Menorca tras ser sorprendido por un fuerte temporal y producírsele una grave avería que lo había dejado sin máquina. Tras peinar la zona en que se suponía se hallaba la embarcación, finalmente era localizada transcurrido no mucho tiempo, aunque teniendo algún que otro contratiempo durante la búsqueda. El primer contacto se había producido cuando se encontraban a unas 10 millas del pesquero. Contactados con su capitán, Mr. Richard Davison, éste comenzó a darles instrucciones, pretendiendo hacerles permanecer a distancia, parece ser, que para deshacerse del alijo de tabaco de contrabando que presuntamente portaba a bordo, tirándolo por la borda. De hecho, a los dos días, se veían flotando en las aguas cercanas a la costa miles de cajetillas de tabaco. Tras permanecer en estas condiciones, el remolcador, que había permanecido dando vueltas, obligado por la astucia del capitán del pesquero, sufrió a su vez una avería en su motor circunstancia que comunicarían sin pérdida de tiempo a las autoridades marítimas de Maó.

El ***Santa*** se encontraba en la situación 39° 40'N y 5° 15'E, presentando en aquellos mo-


GUIDO PFEIFFER

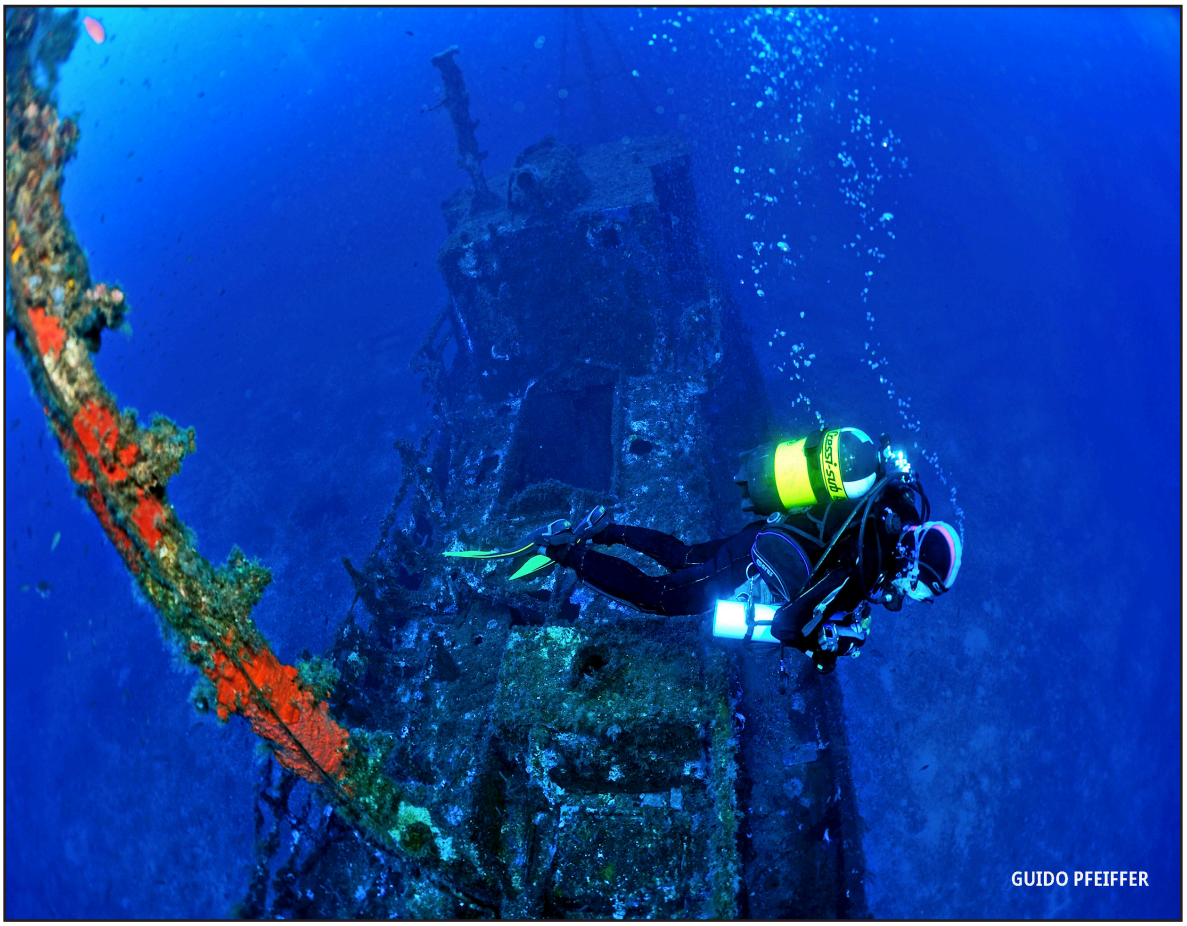

GUIDO PFEIFFER


GUIDO PFEIFFER


GUIDO PFEIFFER


GUIDO PFEIFFER

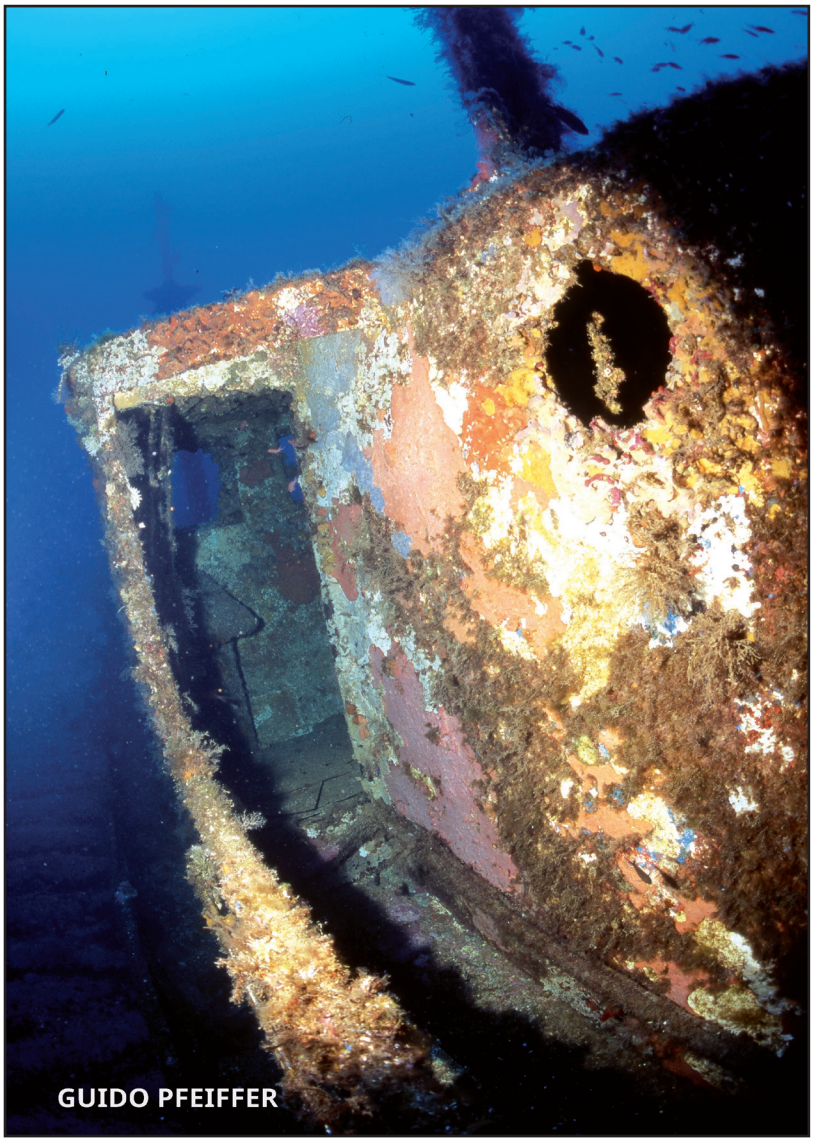

GUIDO PFEIFFER



GUIDO PFEIFFER



GUIDO PFEIFFER


GUIDO PFEIFFER

mentos la mar un estado de "gruesa", con olas empujadas por fuertes vientos de NW de fuerza 7 y una visibilidad de 3 millas. Con la avería sufrida por el remolcador, se hacían a la mar los pesqueros ***Rosa Santa*** y ***Puerto de Llansá***, los cuales, una vez localizados ambos, procedían a remolcar, uno al falso pesquero y, el otro, al remolcador, conduciéndoles sin más contratiempos hasta el puerto. A 03:00 h. del 18 había sido localizado y estaba a la vista el pesquero y a las 04:00 h. se tomaba a remolque. Aquella operación de salvamento se prolongaría por espacio de treinta y dos horas debido a que el cable se partió en diversas ocasiones debido a la complicada situación meteorológica, importando finalmente el rescate la cantidad de 1.000.000 de pesetas.

A bordo del ***Puerto de Llansá*** se encontraba el pescador Nito Florit, de Es Castell, el cual se había embarcado para mostrar a su patrón Ramón Bondía las señas de una pesquera que el primero conocía perfectamente. Así explicaba la operación este último:

"Fuimos requeridos para prestar ayuda en un salvamento para el cual se había movilizado al ***Remolcanosa Catorce****, el remolcador destinado en el puerto de Maó. Éste había acudido a prestar ayuda en salvamento de un pesquero llamado* ***Santa****, que más bien resultó ser un barco portador de contrabando, y se había quedado sin motor por el camino. A causa de la avería se había quedado sin generadores, lo que traía como consecuencia la ausencia total de fluido eléctrico, por lo cual, ni tenía luces, ni radio, ni nada y en estas condiciones teníamos que intentar localizar a ambos para darles remolque. Al pesquero* ***Rosa Santa*** *se le encomendó el remolcador, mientras nosotros nos encargaríamos del pesquero. Había muy mala mar de tramontana y desde Palma, mediante un sistema electrónico, nos tenían localizados a todos. Nosotros nos veíamos imposibilitados de encontrarlos*".

A la vista de la situación, el patrón del ***Puerto de Llansá*** se puso en contacto por radio con el Centro Coordinador de Salvamento Marítimo de Palma, puesto que el barco buscado era bastante pequeño y con la mar existente se hacía imposible descubrirlo entre las olas. El Centro Coordinador ordenó el despegue de dos avionetas para colaborar en el rescate, las cuales comenzaron a sobrevolar la zona describiendo círculos sobre el pesquero y sobre el barco buscado marcándoles el rumbo a seguir, hasta lograr encontrarlo.

"Aquella resultó ser una operación muy espectacular por los medios empleados y de cuyo transcurso que me acordaré toda la vida. Sería ya anochecido cuando se localizaría el barco buscado por nuestra parte a unas 50 millas al SW de la Illa de l'Aire, tras unas 10 horas de navegación en su busca".

Volviendo al barco auxiliado, decir que se trataba de un viejo barco, se diría que origi-



nalmente pesquero, pintado de blanco pero que rezumaba óxido y suciedad por todas partes. El armador era la Panakarina S. A., de Antweppen (Bélgica) que tenía como subagente en las Illes Balears a la agencia Hijos de Miguel Estela S. A, de Palma. El consignatario en Maó fue la Agencia Meliá Vives, que dejó de representarles el 8 de julio, tan sólo cuatro meses después. Tras haber quedado amarrado a las once de la noche, poco tiempo después de haber pisado tierra, los tripulantes marchaban de la Isla dejando el barco prácticamente abandonado y, al parecer, en manos de las aseguradoras en el *Moll de Passatgers* (cruceros turísticos), más concretamente eal que ocupan actualmente las "golondrinas", una vez se hubiera encargado de desmontarle el primer maquinista, Tomás Monteiro, todos los equipos electrónicos recuperables (se diría para que no desaparecieran), siendo remitidos a Palma. En los siguientes meses el barco permanecería retenido hasta que se aclararan los hechos y se abonaran las costas de los trabajos de rescate, pero visto el aspecto del mismo, muy pocos confiaban que tales gestiones llegaran a buen puerto. Y así sucedió, como no podía ser de otra manera.

Como pasara el tiempo y no se vislumbrara una solución aparente en el caso, representando además un estorbo para la limitada línea de atraque existente en el muelle, el barco era tomado una vez más a remolque y definitivamente amarrado en los muelles de la *Illa d'en Pinto*, en la Estación Naval, concretamente en su cara E. En esos momentos el barco presentaba ya un aspecto de verdadero montón de chatarra y prácticamente no ofrecía ninguna utilidad futura. Y así fueron pasando tres años y comenzaron a producirse vías de agua, con el riesgo de que se fuera a pique en su amarre lo que supondría un nuevo engorro, por lo que se decidió hundirlo, ya que la construcción era de hierro, su desguace costoso y de hundirse en su amarre, el problema sería después para extraerlo.

En estas condiciones, fue remolcado hasta llegar al través de *Sa Cigonya*, en la costa de *Binissaida de sa Torre*, en un día en que el NE soplaba con fuerza. El hundimiento se tenía que llevar a cabo por medio de una detonación, que fallaría en el primer intento. La fuerza del viento y de la corriente lo fueron arrastrando hacia la costa de *Rafalet*, a punto de alcanzar la urbanización *S'Algar*, por lo que tuvo que ser recuperado por el remolcador y llevárselo nuevamente mar adentro, donde le serían repuestas nuevas cargas. En esta ocasión la nueva explosión reventó su parte de popa y el barco quedó rápidamente en posición vertical, aunque no acababa de hundirse puesto que la proa debía de contener alguna cámara con aire cerrada que retardaba el ansiado final de la operación. La detonación había tenido lugar a una milla al través de la finca *Son Vidal*, pero su hundimiento definitivo lo dejó situado a mitad de camino desde el punto de la explosión, a la *Punta de Rafalet*, en la urbanización *S'Algar* y en un fondo de 47 metros. Actualmente el barco es asiduamente visitado por

distintos miembros de los diferentes centros de buceo que existen en la isla.

El día 10 de octubre de 1997 fue descubierto por un centro de investigación marina que estaban estudiando su historia y su posible localización. La primera inmersión de exploración se realizó el 22 de octubre siguiente. También es cierto que en un principio había costado bastante la localización de su situación exacta, que sería llevada a cabo por el fotógrafo submarino Francis Abbott. El barco permanece en posición vertical, completamente recubierto de todo tipo de vida marina como puede observarse perfectamente en las imágenes que se ofrecen, tanto por el club de submarinismo establecido en *S'Algar*, como por Guido Pfeiffer .

> 3.8 *OCEAN DIVER*

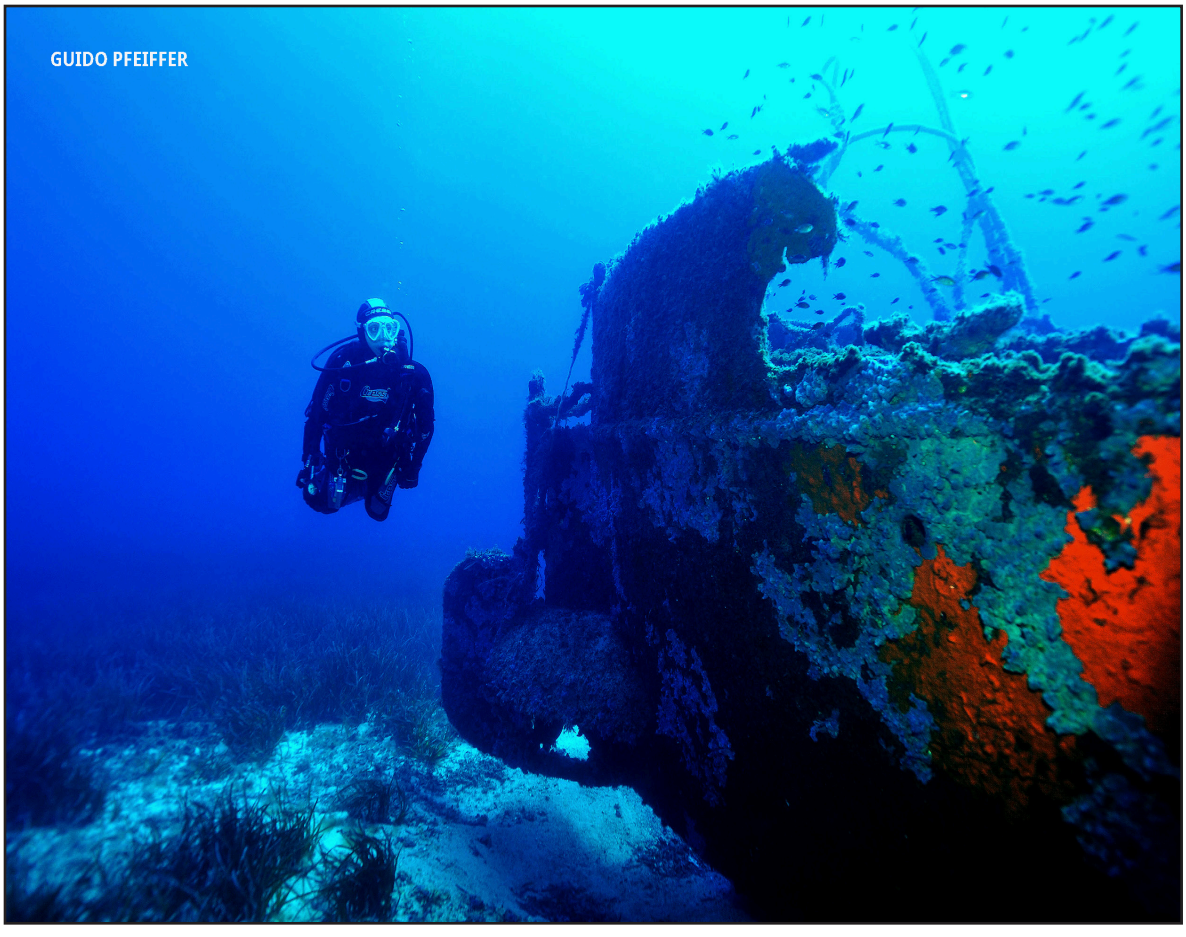
Hacía un tiempo ya que en la Comandancia de Marina de Menorca se había acordado hundir a la gabarra de pabellón holandés ***Ocean Diver*** en las profundidades marinas en aguas someras a la costa, tras haber quedado abandonada en *Cala Teulera* y que, de no actuarse a su debido tiempo, sin duda hubiera acabado por hundirse allí mismo convirtiéndose en un peligro para la navegación. De casco de acero, en el supuesto de haber ocurrido, su reflotamiento resultaría costoso y, desde luego, con serias dudas de llegar a recuperarse el coste económico que la operación supondría. Hacía ya muchos meses que había llegado al puerto de Maó, utilizada como embarcación turístico-familiar, aunque su utilidad anterior fuera un transporte de río, carbonero probablemente y que, jamás, fue un buque contrabandista como le han calificado algunos centros de buceo.

Tras su llegada a Mahón, había amarrado frente a la antigua fábrica del gas y posterior popular restaurante *225* (*"Two two five"*, como era conocido familiarmente) y, raramente, se movía de su amarre dado su cansino andar: no debía de desplazarse a más de 2 o 3 nudos. Pintado de color azul eléctrico y blanco, llegó a convertirse en parte del paisaje portuario hasta que las obras de remodelación de los muelles le obligaron a tener que cambiar de amarre. Fue entonces cuando marchó a cala *Teulera*. Allí permaneció durante meses, con la ropa ropa de sus propietarios tendida en las barandillas de las bordas hasta que, parece ser, fue abandonado por sus propietarios.





GUIDO PFEIFFER



GUIDO PFEIFFER



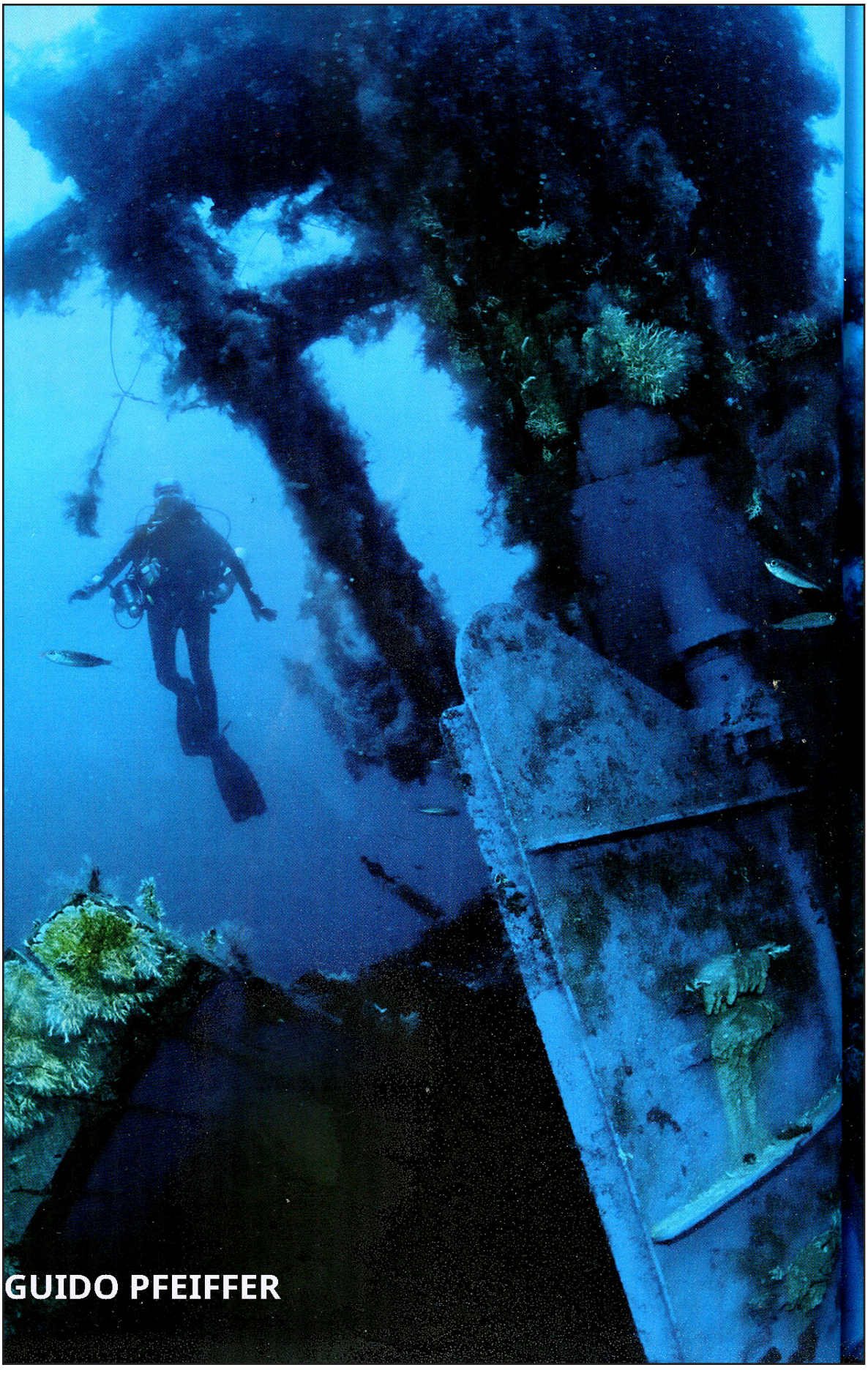
La decisión de las autoridades navales fue hundirlo frente al *Arenal de Son Bou*. Una buena decisión, puesto que desde entonces se ha convertido en un pecio o arrecife artificial, hábitat de infinidad de especies marinas, tanto en flora como en fauna y lugar visitado por numerosos submarinistas y centros de buceo. Ciertamente en aquellos años no existían tantos problemas burocráticos como en la actualidad para crear estos enclaves tan beneficiosos para la industria náutico-turística de los centros de submarinismo, como para la propia fauna y flora marinas. Las imágenes pertenecen a nuestros magníficos colaboradores Guido Pfeiffer y Flory Calò.

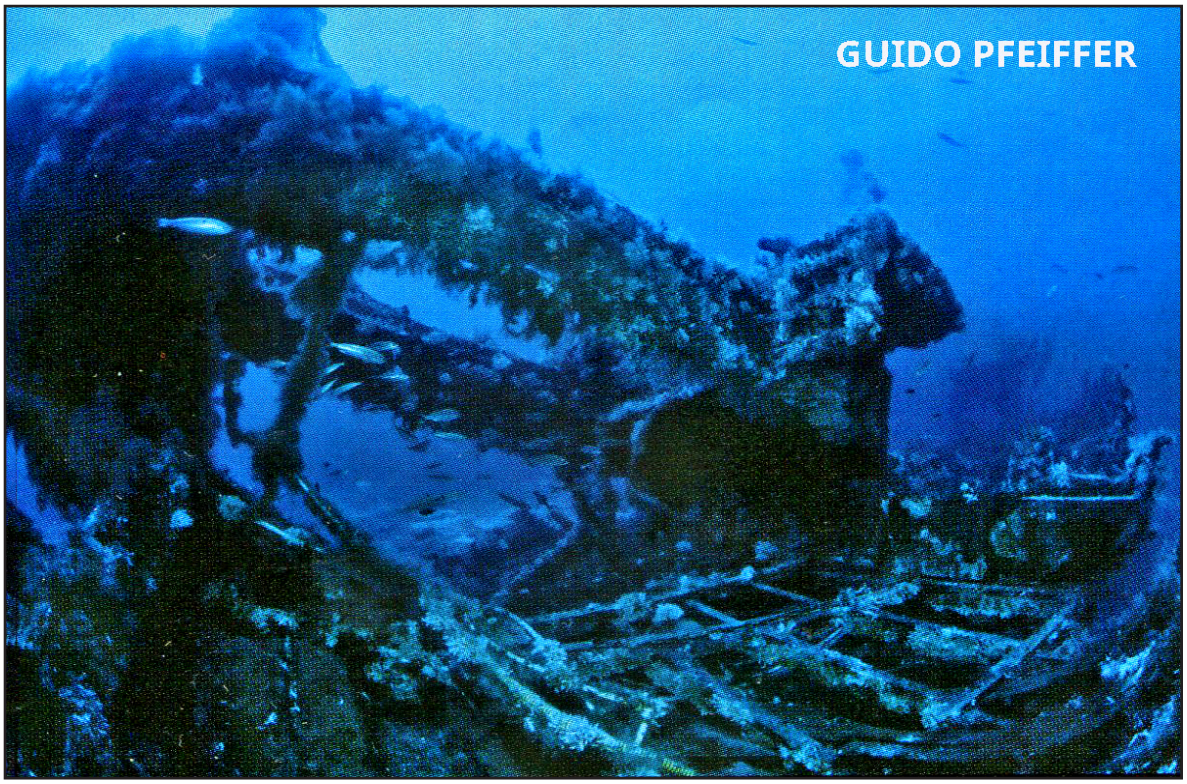
> 3.9 *AMNESIA*

A unas 4 millas y media de distancia de la costa al través de la cala de *Santandria*, yacen los restos del gran pesquero que fuera transformado un día en charter de crucero ***Amnesia***. El barco fue hundido a mediodía del 30 de junio de 2008, tras haber sido pasto de un incendio incontrolable. Cuando fue visitado por Guido Pfeiffer, lo hizo pensando en encontrarse con una pequeña "isla" en un vasto campo de arena, lo que habría proporcionado para el submarinismo un "oasis de biodiversidad", tan interesante hoy día. También le movía la curiosidad por conocer el estado de conservación de un balandro construido en madera, una embarcacióna de época obra de los *mestres d'aixa* catalanes de finales del siglo XIX o principios del XX.

La sonda mostraba un fondo plano de arena a entre 50 y 60 metros de profundidad, sobre el que destacaba un perfil irregular que se levantaba hasta casi los 10 metros del fondo. "Se trataba de un banco de pececillos, lo que presagiaba una buena señal al indicar que deambulaban al amparo de un refugio seguro". En un segundo paso, ya se destacaba un pico vertical que ascendía de -59 a -52 metros, para caer después bruscamente, y bajo él se observaba ya un eco de elevada consistencia... "Esta vez no puede ser sino el pecio" manifestaría.

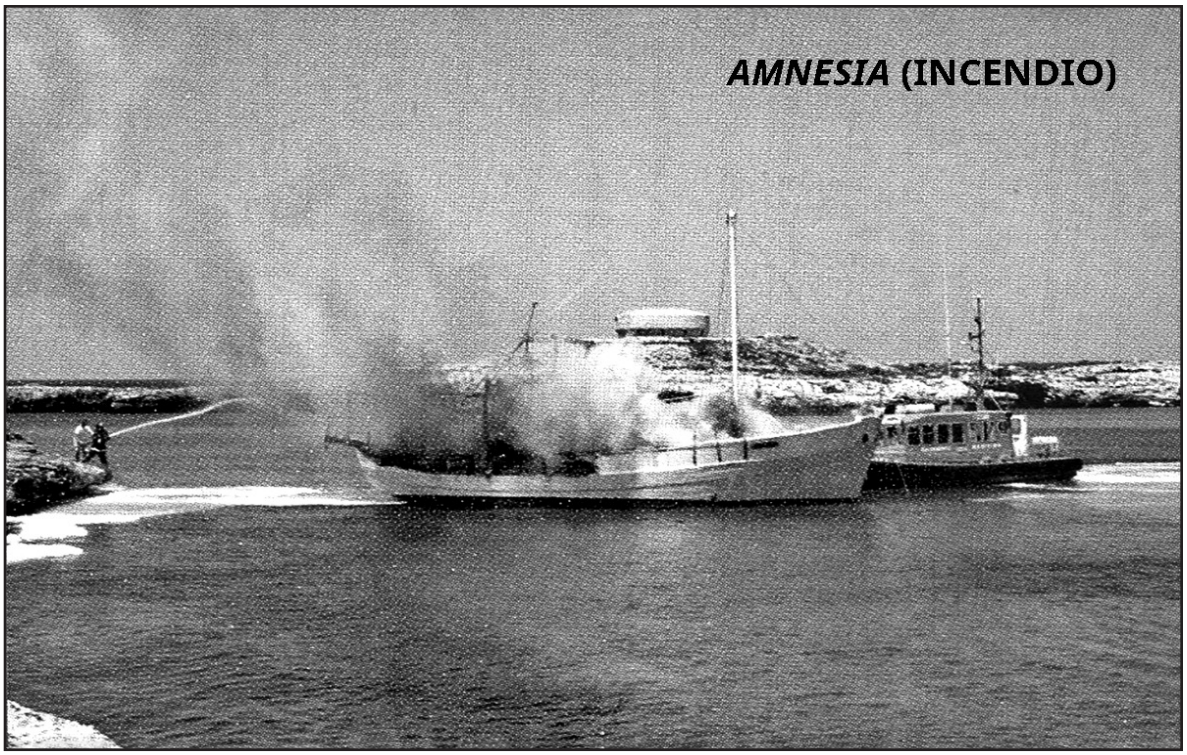
A la señal, José Moya, uno de los miembros de su equipo PDD, largaba el lastre que, unido a un largo cabo con una boya en su extremo, dejaría perfectamente señalado su posición de descenso y supondría posteriormente la estación de descompresión. Para la inmersión emplearon equipos Trimix (una mezcla de aire y helio) y un autorespirador (rebreather), de los que


GUIDO PFEIFFER


GUIDO PFEIFFER


GUIDO PFEIFFER


GUIDO PFEIFFER



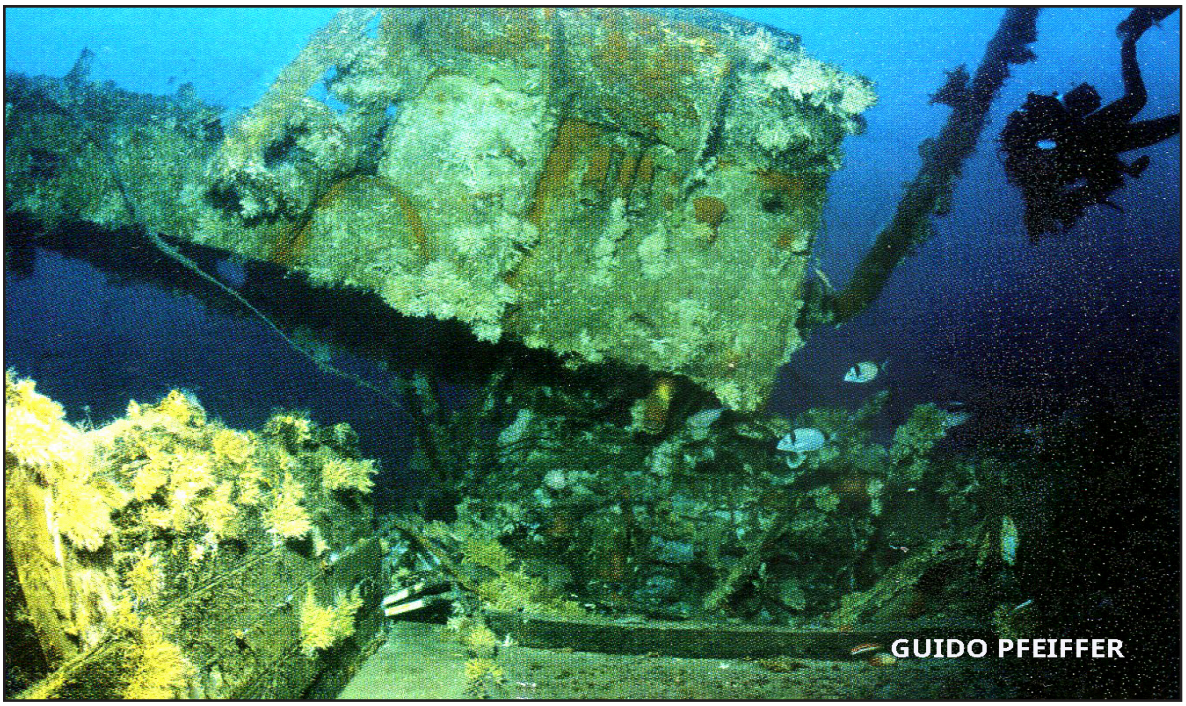
él era muy práctico. La bajada se hizo a través de un agua muy clara, con unos 20-25 metros de visibilidad. A los 40 de profundidad, ya se vislumbraba una gran mancha oscura rodeada de un gran banco de castañolas, de sardinas y de tres colas (*Anthias anthias*).

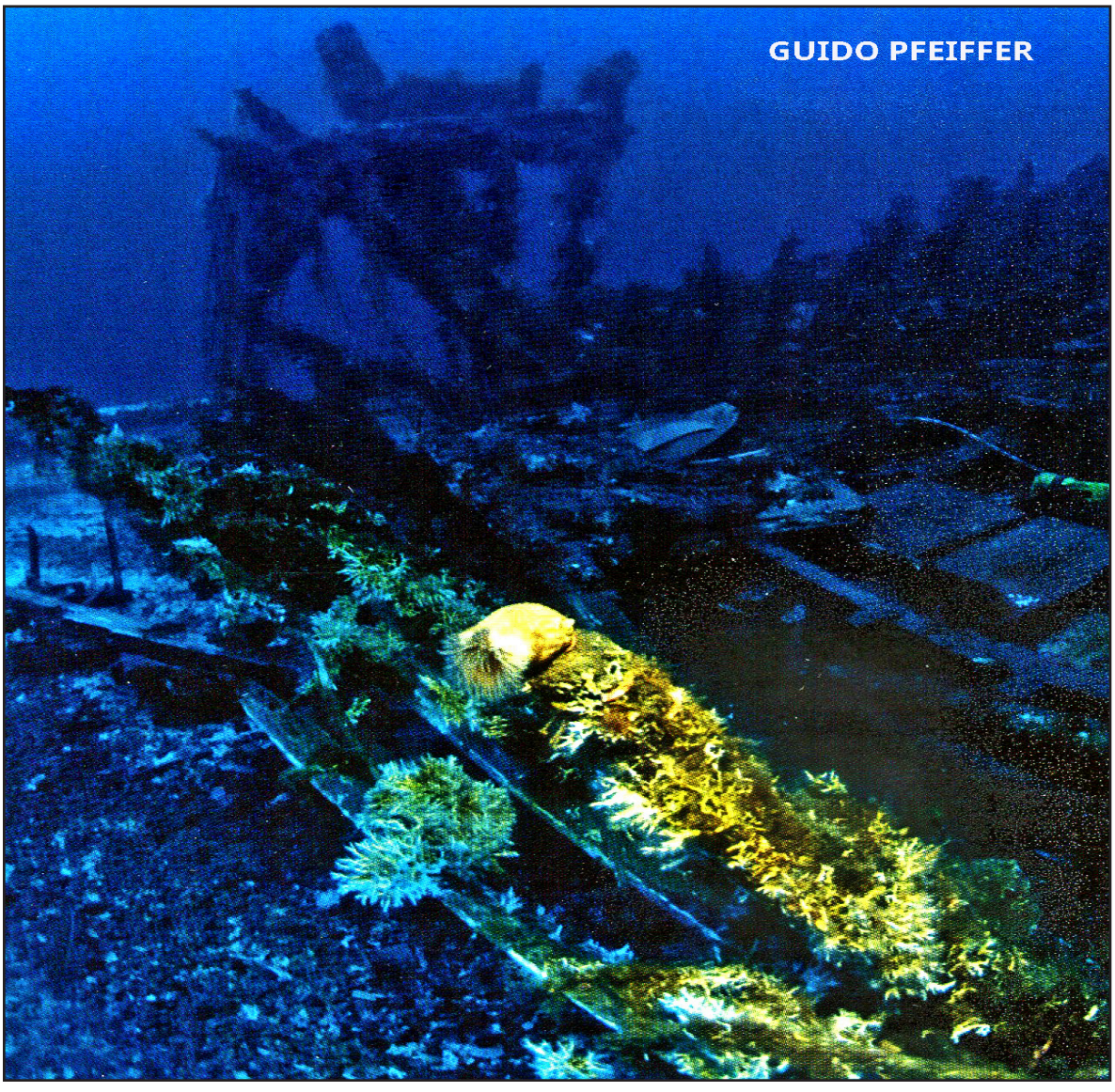
Llegados a un fondo situado a -59 metros, ses acercaron al pecio. En su proa, alta y afilada, lucía aún un mascarón algo deteriorado y una roda dañada por el impacto contra el fondo, pero conservando aún la elegancia de cuando surcaba felizmente las olas. El balandro mide unos 17 metros de eslora por 4 de manga. La quilla es poco profunda y la popa plana e invertida, capaz de apoyarse en las olas portantes. El balandro original no llevaba motor, pero le fue instalado cuando cambió de actividad, al haber sido transformado por su armador en crucero de placer. Curiosamente, llevaba estibada entre las varengas, una gran hélice de bronce de 4 palas, lo que quiere demostrar llevaba una de respeto. El puente se encontraba totalmente destruido y muchas otras partes de la obra muerta, casi completamente carbonizadas a raíz del incendio. No obstante, a Guido le sorprendió que, a pesar del tiempo transcurrido y los daños que el fuego causaron al barco, el flanco y la popa aún continuaban pintados de azul, sobre el que destacaba el amarillo intenso de las gorgonias (*Parazoanthus axinellae*) que le tenían colonizado.

El barco había llegado a esta situación tras los hechos iniciados sobre las 12.30 horas del 30 de junio de 2008, cuando una negra y densa columna de humo se alzaba desde la cubierta, llamando la atención de todos los que se hallaban en la playa y el bar próximo. Llegaron los bomberos, la Guardia Civil e incluso una lancha de Salvamento Marítimo. A bordo del balandro, en aquellos momentos no se encontraba nadie, por lo que el fuego devoraba rápidamente la vieja madera impregnada de pintura. Dándose cuenta de que el fuego era ya incontrolable, y pensando en la seguridad de las personas presentes en la playa si se alcanzaban los depósitos de combustible, las fuerzas de seguridad decidieron remolcarlo hacia alta mar. Fue durante este remolque hacia la zona conocida como *Sa Barra* cuando el fuego alcanzaba el carburante, con lo que se desencadenó un auténtico infierno. Dejado a su destino, el barco se hundió en pocos minutos. Este antiguo pesquero era propiedad de un inglés, aunque de probable origen español, llamado Peter Luis Martínez y era conocido por estas costas por frecuentarlas en verano procedente de Mallorca, donde pasaba los inviernos.

Mientras que de la cabina solo quedaban algunos restos, recubiertos de diferentes especies de fauna incrustante, el espejo de popa permanecía íntegro, dotada de un amplio timón y, en su lugar, la hélice. Según manifestaría Guido días después, tras llevar a cabo una nueva inmersión, pudo apercibirse de que la hélice de respeto que habían visto a proa había desaparecido. Nada que hacer, es el destino de casi todos los pecios: la depredación, porque son pocos los que resisten la tentación de llevarse a casa un recuerdo o, alguna pieza para vender en el mercado negro y sacarse un dinero sin darse cuenta que con ello, acelera más la destrucción del pecio.

En la vieja estructura del ***Amnesia*** la vida es muy intensa: serranos imperiales, lábridos de varias

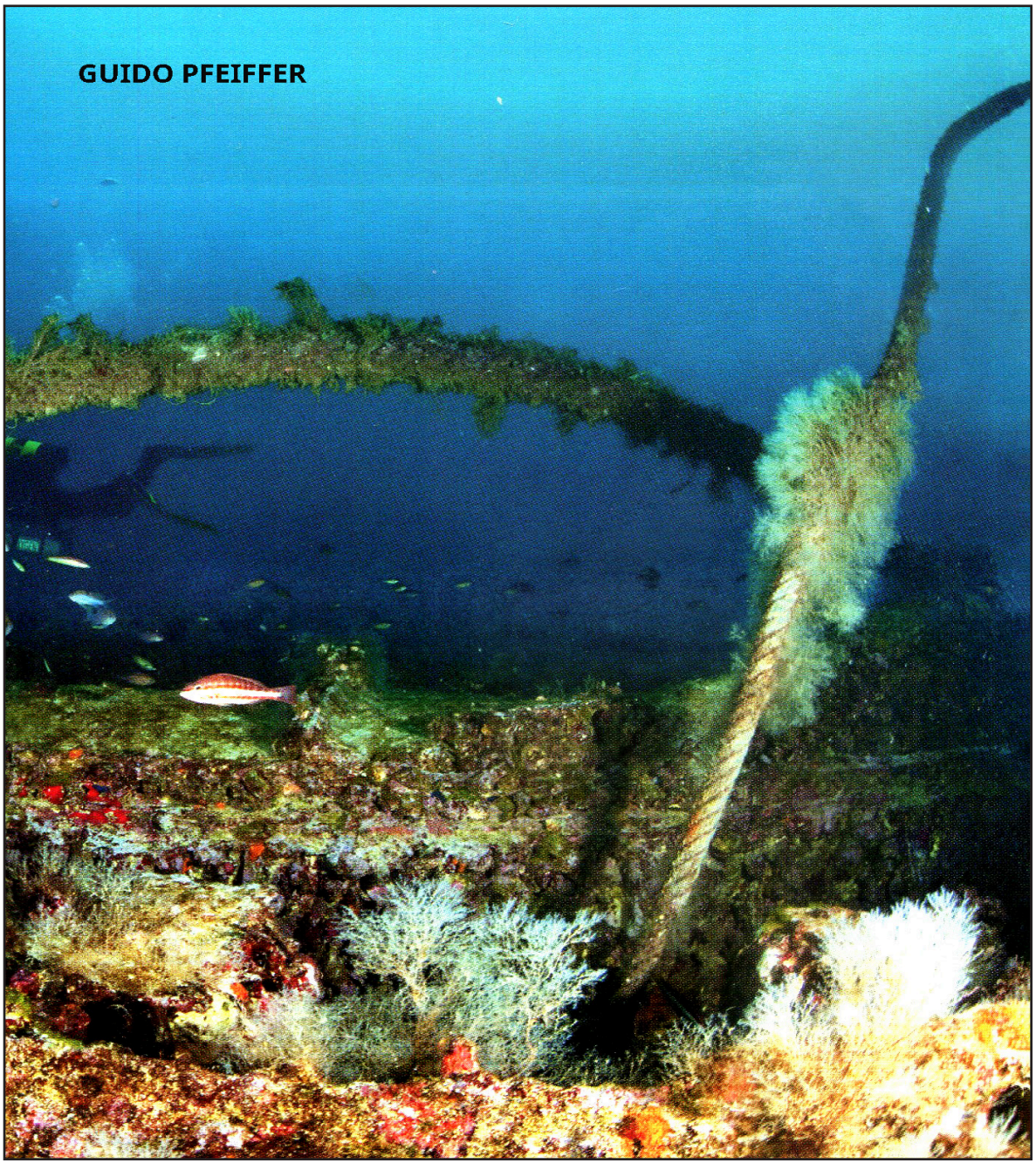

GUIDO PFEIFFER

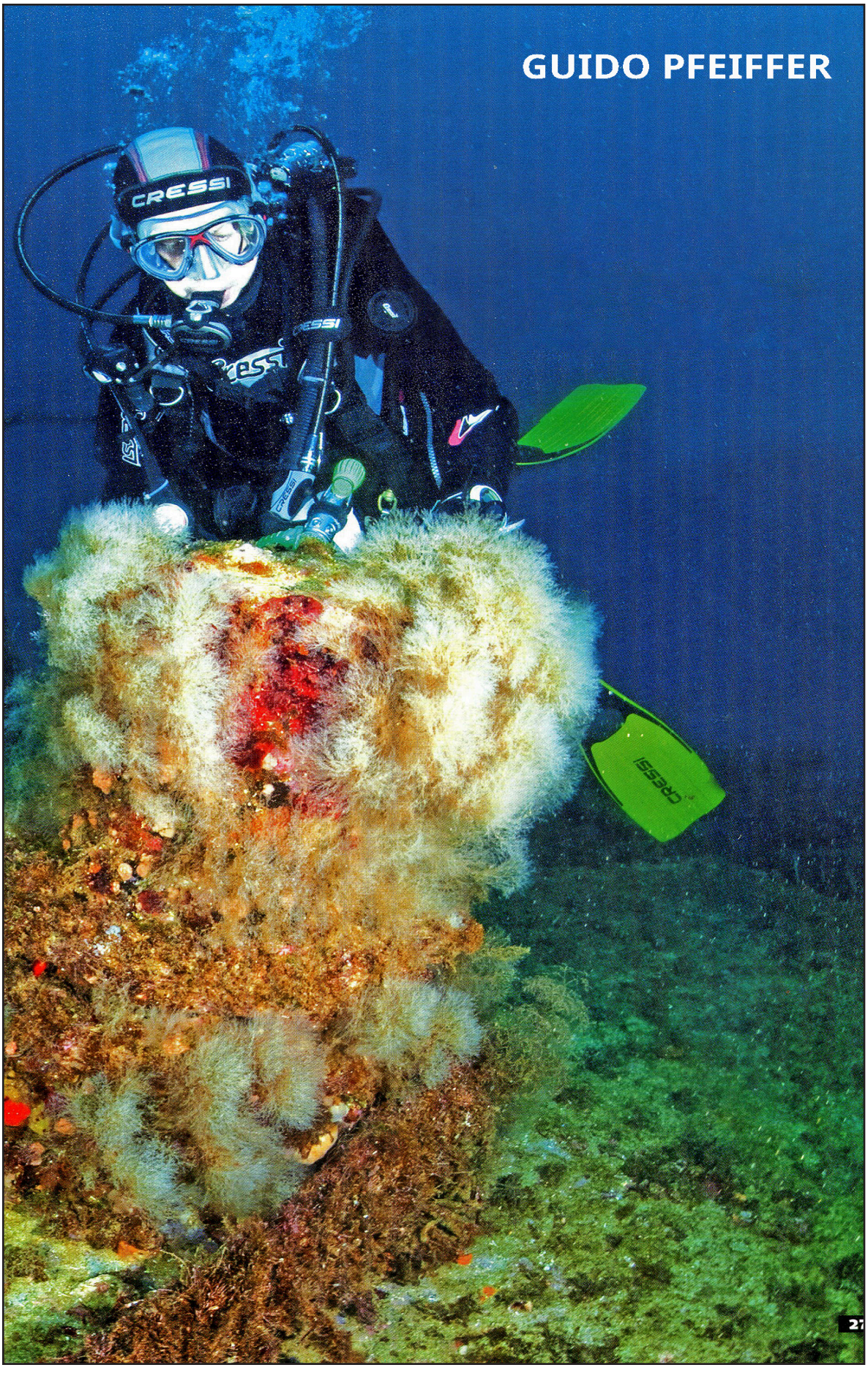

GUIDO PFEIFFER

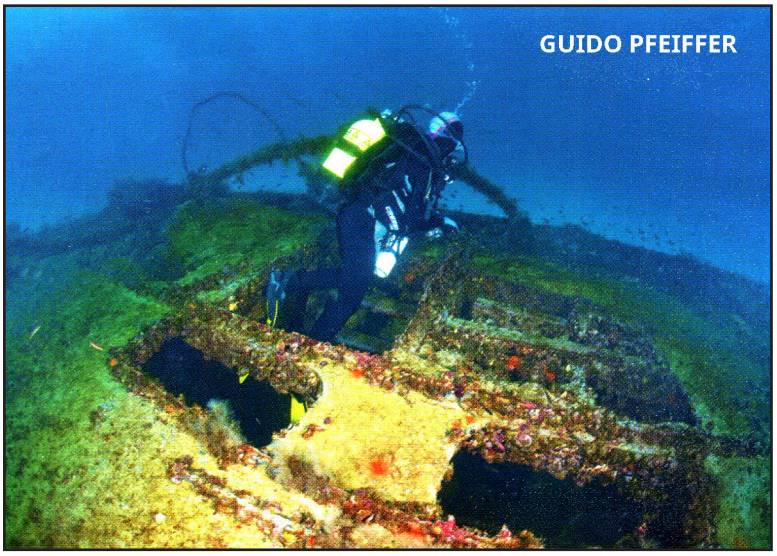
especies, mólleras, dentones, doradas y sargos picudos y de cola negra. Además, cangrejos, anémonas y estrellas marinas sobre el fondo. Al límite de la visibilidad, a una treintena de metros de distancia de la popa, se podía vislumbrar otra estructura sólida en la penumbra. Pfeiffer se aproximó a ella, comprobando se trataba de una gran plancha de hierro oxidado, sobre la que crecen varias colonias de briozoos y esponjas. En el barco, servía para sostener un amplio toldo que daba sombra a la cubierta.

> 3.10 *Plataforma*

La llamada ***Plataforma*** consiste en una estructura metálica que se empleó en la construcción del puerto deportivo de *Cala´n Bosch*, aunque muy bien pudiera ser, en su origen, la plataforma en que estaba montada la grúa flotante ***Gr-8*** de la Estación Naval de Mahón, tras ser desguazada. En *Sa Colàrsega* de dicho puerto se pueden ver aún las grandes ruedas dentadas de sus engranajes. Muy posiblemente sería adquirida por alguna empresa constructora, permaneciendo cuando estaba inactiva en cala *Busquets*, en el interior del puerto de Ciutadella. Cuando se terminaron las obras para las que fue adquirida, fue hundida en su situación actual.

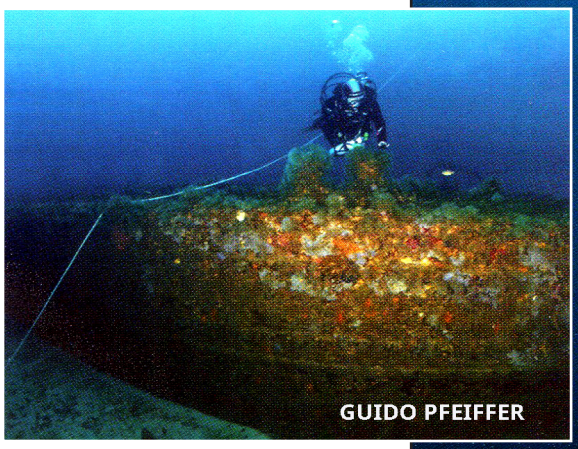


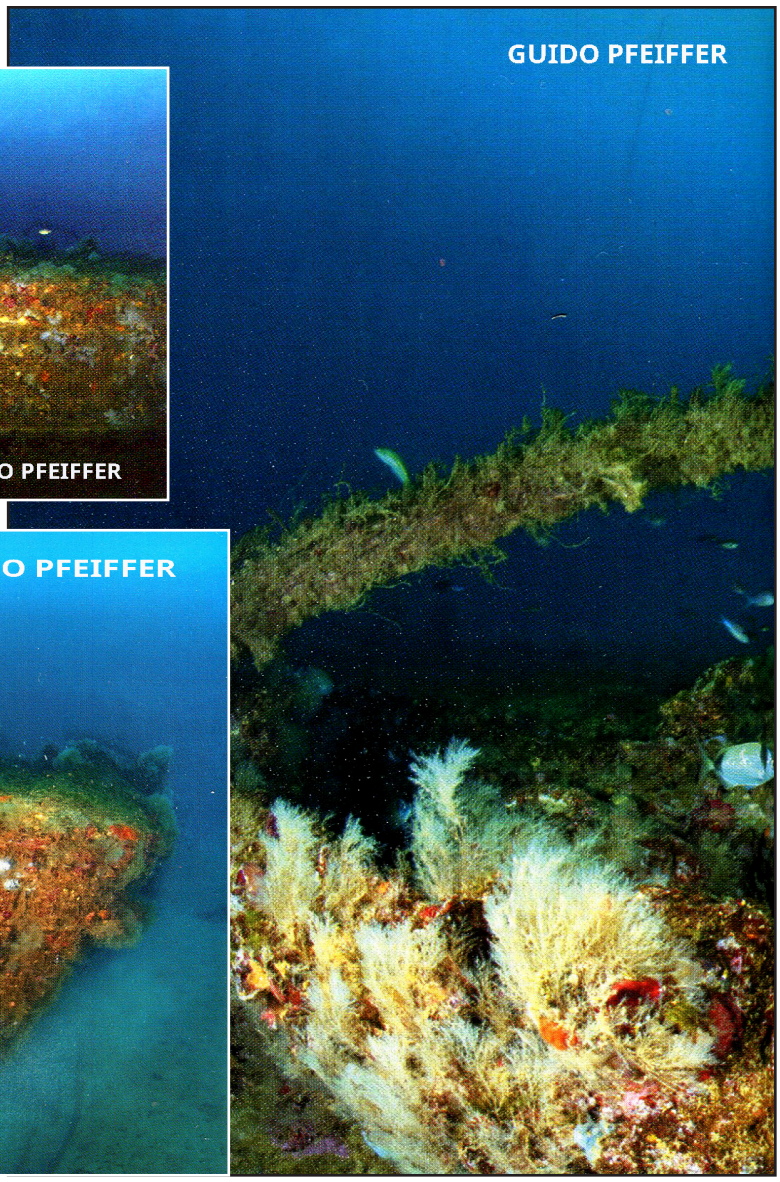

GUIDO PFEIFFER
CRESSI
CRESSI



Se trata de una base cuadrada de aproximadamente 25 x 25 metros, con una altura de otros 3 metros. Tiene varios accesos a su interior, pues se trataba de un prisma originalmente con cámaras de aire. En él se pueden apreciar distintos compartimentos con un gran número de tuberías, llaves de paso, restos de maquinaria, etc. En su ubicación descansa sobre un fondo arenoso, bastante plano y a unos 41 metros de profundidad.

Actualmente se encuentra perfectamente colonizado, lleno de vida tanto fuera como dentro. Un submarinista afirmaba haber visto brótolas de roca (*Phycis phycis*) que se paseaba por delante de ellos como si no le importara su presencia, así como espirógrafos (*Spirographis spallanzani*) de unos 40 cm y varios meros (*Epinephelus guaza*), un cardúmen con un buen número de corvallos (*Sciaena umbra*)y bastantes salmonetes de roca (*Mullus surmuletus*). Un oasis en un mar de arena.







NAUFRAGIOS Y PECIOS EN LA COSTA DE MENORCA

PARTE II

4 - LA MARINA DE PESCA

EL MAR DESDE CAP DE CAVALLERIA, CON TRAMONTANADA Y NIEBLA



Quizás sean los pescadores artesanales quienes más hayan sufrido las inclemencias de la mar a lo largo de todos los tiempos. Su profesión, ligada por entero al medio, les ha hecho afrontar todo tipo de circunstancias adversas que han dejado profunda huella en no pocas familias. Desde los tiempos más remotos de nuestra historia, que iniciamos a partir de 1850, diferentes sucesos han ocurrido en nuestras costas. Veamos los que han podido ser recogidos:

> 4.1 *SAN JUAN*

El primero de ellos data del 15 de octubre de 1855, cuando aún se navegaba exclusivamente a vela y remo. Ese día se hacía a la mar el *llaüt* denominado ***San Juan***, con base en el puerto de Ciutadella, a realizar su faena diaria. De improviso y por causas desconocidas, la embarcación zozobró, yendo a parar al agua y pereciendo sus dos tripulantes, Bartolomé Marqués Fiol y Bartolomé Fiol Ginard. Los dos eran poseedores de la titulación de patrón y tenían suficiente experiencia demostrada. Bartolomé Marqués estaba acreditado, además, con la titulación de patrón de Embarcaciones de Tráfico, habiendo ostentado durante algún tiempo el mando del falucho mahonés denominado ***Plutón***.

> 4.2 *Bote*

El viernes 8 de febrero de 1861, una hora antes de ponerse el sol, se retiraban de pescar tres vecinos de Es Castell, navegando a bordo de un bote entre *Es Grau* y la *Punta de s'Esperó*, con rumbo al puerto de Maó. Todo transcurría sin novedad cuando, de pronto, se produjo un drástico cambio de tiempo, formándose un temido "*cap de fibló*" en la zona en la que ellos se encontraban, dando como resultado unas olas impetuosas entre terribles rachas de viento. No aguantó la frágil embarcación la adversidad meteorológica, que se iría inmediatamente a pique arrastrando consigo a sus tres tripulantes, quienes eran padre, hijo y nieto. Los tres se llamaban Juan Vinent, contando este último únicamente trece años de edad.

> 4.3 *Bote*

El 9 de marzo de 1861 tenía lugar otro naufragio que provocaría la consternación en todo el ambiente marinero de Ciutadella, puesto que la embarcación estaba tripulada por un padre y sus tres hijos, uno de ellos de tan sólo 12 años de edad, además de un marinero. Zozobraron frente a la *Talaia del Ram*, pereciendo en el accidente los cinco. La embarcación pertenecía a la familia.

> 4.4 *SAN BARTOLOMÉ*

El día 29 de enero de 1870 zozobraba en aguas cercanas al puerto de Fornells el *llaüt* dedicado a las faenas de pesca artesanal denominado ***San Bartolomé***. La embarcación iba tripulada por su patrón don Juan Riera Caules, quien se encontraba acompañado de sus dos hijos. Los tres perecieron en el accidente.

> 4.5 *Bote*

El 29 de octubre de 1872 naufragaba en aguas cercanas a *Es Grau*, donde tenían por costumbre realizar sus operaciones de pesca, la embarcación dedicada a estos menesteres tripulada por Pedro Fuxá y Antonio Clar. Estuvieron varias horas manteniéndose a flote, hasta que Damián Vinent, conocido patrón de pesca de la zona, los descubrió rescatándolos felizmente. No sufrieron daños físicos, aunque tuvieron que lamentar sustanciosas pérdidas materiales consistentes en la embarcación y sus aparejos.

> 4.6 *SAN ANTONIO*

El día 14 de abril de 1875 salió desde el punto conocido como *Es Mollet* en el puerto de Fornells el *llaüt* de pesca denominado ***San Antonio*** con su tripulación a bordo. Estaba formada por un padre, sus dos hijos y un tío de éstos. La partida se debía a tener que realizar las faenas diarias en la mar, medio del cual se sustentaban todos ellos y sus familias respectivas. Tras haber levado las redes, que habían sido caladas la víspera anterior, pusieron proa de vuelta hacia el puerto de Fornells. Sin embargo, durante el lapsus de tiempo en que habían estado realizando su faena, el tiempo había refrescado del N, levantando rápidamente la mar, lo que dio a entender al veterano patrón de que iba a ser muy difícil entrar en el puerto, máxime cuando a medida que avanzaban el temporal iba endureciendo. La mar se había encrespado notablemente hasta devenir a gruesa. Optó entonces por dirigir su embarcación hacia cala *Tirant*, en donde existe una playa en la que, de presentarse muy negativas las condiciones para dejarla fondeada, se podría varar en la arena hasta que mejorara el tiempo.

La boca de la cala era muchísimo más abierta y posiblemente la rompiente no sería tan dura como pintaba en esos momentos la entrada a Fornells. Mal resultaría la maniobra puesto que, al ofrecer el flanco de la embarcación a la mar, las olas no tardaron en hacerla zozobrar, yendo sus tripulantes al agua y perdiendo la vida tanto el patrón como uno de sus hijos. El otro y el cuarto tripulante, conseguían ganar la costa tras extraordinario esfuerzo, debiendo de ser atendidos rápidamente. Las rompientes que se forman con los vientos de N y NE en cala *Tirant* han sido, de siempre, sumamente peligrosas, y causa directa de muchos naufragios a lo largo de la historia.

> 4.7 *Bote*

El día 14 de marzo de 1876 se hacían a la mar dos vecinos de Es Castell, padre e hijo, a bordo de un bote dispuestos a practicar la pesca. Parece ser que la zona escogida fueron las aguas cercanas a la *Illa d'en Colom*. Como quiera que no regresaran, se procedió a su búsqueda, localizándose finalmente al bote y al joven, pero no llegó a hallarse nunca al patrón.

> 4.8 *Bote*

Sobre las diez de la mañana del 16 de marzo de 1877 navegaba un bote tripulado por cuatro pescadores de Es Castell entre los puntos conocidos como *Enderrossall de sa Cova* y *L'Abella*, bastante próximos a la actual *Urbanització Ses Tanques*, junto a Es *Canutells*, siendo portador de varios hatillos de cañas y dos grandes tablones de madera. Sin conocerse la causa y de súbito, uno de los pesados tablones corrió hacia una banda con el resultado de hacer volcar la embarcación sin que sus tripulantes tuvieran tiempo de reaccionar.

Al haber ido todos a parar a la mar, uno de ellos se subió a uno de los fardos de cañas que habían quedado flotando, a modo de piragua, y usando las manos como remos, logró ganar la costa tras grandes esfuerzos. Desde allí, caminó como pudo descalzo hasta el predio *Forma* para dar aviso del accidente ocurrido y recabando ayuda para sus compañeros de tripulación que habían quedado en la mar. El payés partió rápidamente hasta la cercana cala de *Es Canutells* para avisar a unos pescadores que tenían su apostadero en la misma. Tuvieron suerte de que estuvieran en aquellos momentos en tierra, partiendo todos hacia el lugar del siniestro a bordo del *llaüt* de éstos.

El medio de propulsión de aquella embarcación era la vela, a la que tuvieron que auxiliar con encomiable decisión empuñando los remos. Tan rápido como pudieron llegaron al lugar, logrando rescatar a dos de los tripulantes que todavía se mantenían a flote. El cuarto, desgraciadamente, había desaparecido. La víctima se llamaba Juan Preto Fábregas y había trabajado durante largos años como zapatero pero a causa de la crisis de la industria del calzado sobrevenida por aquellos años, había tenido que cambiar de profesión, dedicándose a la pesca.

Dejaba en su hogar a una viuda, a un hijo de corta edad y a otro en camino. El pescador que había logrado ganar la costa ya había tenido otro accidente similar y en una zona próxima, unos seis meses antes.

> 4.9 *Bote*

El día 3 de noviembre de 1877 y en el transcurso de un temporal naufragaba en aguas de es *Cap Negre*, cerca de Maó, una embarcación de pesca al parecer tripulada por dos pescadores. Aunque se desconoce la identidad de los desaparecidos, parece ser que uno de ellos fue hallado cadáver al cabo de pocos días en el punto conocido como el *Clot de la Mola*, en la bocana del puerto.

Del otro tripulante que se encontraba a bordo, así como del nombre del bote nunca se supo.

> 4.10 *Bote*

En la mañana del 12 de noviembre de 1877 otra barca de pesca con base en Fornells salía a realizar sus actividades diarias en las aguas exteriores del puerto. El día se había levantado con cierta mar de tramontana hasta un nivel que no impedía el que los profesionales pudieran llevar a cabo su tarea. La tripulación, familiar como solía ser habitual en esa población, la formaban el padre y sus dos hijos. Estos eran bastante jóvenes. Mientras se encontraban navegando, fueron sorprendidos por una fuerte ráfaga de viento que haría zozobrar a la embarcación. Del hecho se apercibieron otras embarcaciones de pescadores que se hallaban por la zona y que se dirigirían rápidamente hasta el lugar del suceso, logrando salvar, afortunadamente, a sus tres tripulantes y la embarcación, de la que se perderían casi todas las artes de pesca. Dio la casualidad de que el obispo de Menorca se encontraba en la población ese mismo día, siendo inmediatamente advertido del hecho. Acudió éste solícito a visitar a los tres náufragos, ofreciéndose a ayudarles mediante el pago de su propio pecunio, de los gastos que se derivasen de reparar la embarcación y adquirir las artes necesarias para sustituir las perdidas, que eran el único sustento de aquella familia.

> 4.11 *MARÍA*

En la madrugada del 15 de diciembre de 1877 se levantaba un recio ventarrón de tramontana. A esas horas también se retiraba una embarcación tripulada por pescadores. Habían finalizado el levado de sus calamentos de redes y, navegando ya dentro del puerto, al hallarse en el eje de *Cala Llonga*, se vieron sorprendidos por una de las rachas huracanadas que venían canalizadas del barranco, a resultas de la cual, la embarcación volcó, yendo sus tripulantes a parar al agua. Sin embargo sería advertido el accidente por el patrón de la falúa del Batallón de Tetuán, del Ejército de Tierra, don Antonio Catchot, que regresaba tras realizar un viaje a la *Cala de Sant Jordi* con ocho soldados pertenecientes a la *Fortaleza de Isabel II* a bordo. Tras muchos esfuerzos debidos a las malas condiciones en que se encontraban las aguas del puerto, conseguían rescatarlos a todos. Dos de los tripulantes de la ***María***, que así se denominaba la embarcación siniestrada, no sabían nadar, por lo que la intervención de la dotación de la falúa de Transportes Militares resultaría providencial.

> 4.12 *SAN JOSÉ*

La siguiente tragedia ocurría el 27 de diciembre de 1878, cuando durante una fantástica tormenta naufragaba el llaut denominado ***San José***, que tenía su apostadero también en el puerto de Ciutadella. La embarcación iba tripulada por su patrón Antonio Cursach Triay y el marinero Francisco Picó Serra, perdiendo la vida ambos en el accidente.

> 4.13 *FRATERNIDAD*

En la tarde del día 5 de junio de 1879 se hacían a la mar desde la cala de *Binissafúller* cuatro embarcaciones dedicadas a la pesca con el objeto dirigirse hacia el puerto de Maó con el fin de poder lograr un refugio seguro. Cuando dejaron el resguardo que les ofrecía la cala, se encontraron en medio de un temporal establecido del SW por lo que intentaron volver de nuevo a ganar la cala abandonada vista la imposibilidad de continuar por la zona en la que se encontraban. Sin embargo,

tan difícil se les había puesto la navegación incluso para retroceder que una de las embarcaciones decidió internarse en la cala de *Biniancolla*, mientras otras dos se veían forzadas a continuar avanzando hasta conseguir tras no pocos esfuerzos y momentos de angustia ganar el *Pas de l'Aire*, desde donde pondrían rumbo a Maó. La cuarta, que llevaba por nombre ***Fraternidad*** e iba tripulada por cinco hombres, desapareció de la vista de las demás en medio del temporal.

Cuando llegaron a Maó las dos embarcaciones que habían logrado culminar la travesía, sus tripulantes se dirigieron a la Comandancia de Marina donde darían parte de lo ocurrido. Tras el conocimiento de los hechos, el jefe ordenaba inmediatamente un peinado de la costa adyacente por tierra mientras que, por mar, se encargaba la realización de dicha labor al escampavías (nombre con el cual se conocía a un barco especializado en tareas de vigilancia fiscal) ***Santiago***, a las órdenes del segundo comandante de Marina, pero no lograrían encontrar ni a la embarcación ni a sus tripulantes.

A la mañana siguiente aparecía embarrancada sobre el accidente conocido como *Baix d'en Caragol* la embarcación desaparecida y en estado deplorable. Pero no se veía a nadie, por lo que se suponía que sus tripulantes debían de haber sido arrastrados por la mar endiablada que había estado dominando la tarde-noche anterior. El escampavías, tras aproximarse al bajo, llevó a cabo su reflotamiento y una vez conseguido la remolcaba hasta el puerto de Maó y, poco después de su llegada, zarpaba el guardacostas ***Paloma*** dispuesto a continuar la búsqueda de los desaparecidos, sin resultado positivo. Los desafortunados tripulantes de la embarcación de pesca eran los hermanos José y Antonio Llabrés Barber, de 19 y 17 años de edad respectivamente; Francisco Llabrés Roig, tío de los dos anteriores; Ignacio Prats, de 25 años y Pedro Rotger Semidel, de 17 años. El día 10 se celebraba el funeral por las víctimas en la Parroquia de Ntra. Sra. del Carmen, que sería presidido por el Obispo de Menorca, el general gobernador Militar, el subgobernador, comandante de Marina, jefes y oficiales de las diferentes Armas, así como numerosos particulares, familiares y amigos de los desaparecidos.

El 13 de junio, el ***Santiago*** recogía los aparejos de pesca del bote siniestrado en las inmediaciones de la playa de *Binibèquer*. El 17, un niño que jugaba en la orilla del mar en la cala de *Biniancolla*, tropezaba alarmado con el primero de los cadáveres que aparecían. El cuerpo estaba en posición boca abajo y en el agua, agarrado con sus manos a una roca, teniendo colgado de su cuello una especie de cabezal. Avisadas las autoridades, procedieron a extraerlo del agua entre varios miembros del Juzgado y de la Comandancia de Marina. Por el estado de descomposición y mutilaciones del rostro a consecuencia de su roce con las rocas no pudo ser identificado físicamente si bien, por sus ropas, parecía claramente uno de los desaparecidos en el naufragio. Tras las comprobaciones pertinentes se ordenó su traslado al Cementerio Católico de Sant Lluís. El día 19 aparecían otros dos cadáveres más en el punto conocido como *Racó de ses Mandries*, inmediato a la playa de Binibèquer, mientras un cuarto fue localizado flotando frente al *Illot de Binissafúller*. El quinto no podría ser encontrado.

El Bien Público, diario local de la época, decidió llevar a cabo una cuestación pública para ayudar a las familias afectadas. La idea tendría una excelente acogida reuniéndose la cantidad de 945 pesetas. El Circo Industrial organizó una gala benéfica por idéntico motivo con una recaudación de otras 189,15 pesetas. El Obispo de Menorca, Monseñor Mercader donó 500 pesetas, hecho que haría que fuerzas militares, sociedades culturales y recreativas de la Isla, diversos particulares e incluso aportaciones realizadas desde Barcelona por parte de la colonia menorquina y algún que otro político redondearan aquella suma hasta las 3.488 pesetas, con 80 céntimos que fueron repartidas entre las familias de las víctimas del naufragio.

> 4.14 *SAN JOSÉ*

El 7 de febrero de 1881, otra embarcación de igual nombre que la anterior, ***San José***, desaparecía en la mar, y con ella sus tripulantes Pedro Capó Mercadal, José Just Caymaris y José Justo, de los cuales no se llegó a encontrar rastro alguno.

> 4.15 *QUINCE DE AGOSTO*

El 24 de mayo de 1881 era conducido al Cementerio Católico de Mahón el cadáver de un hombre que había sido hallado en el lugar conocido como *Punta de Frare Bernat*, en la costa cercana a *Es Grau*. A pesar de su avanzado estado de descomposición, el cuerpo pudo identificarse como

perteneciente a Juan Hernández Hernández, más conocido por "*Nanis*", vecino de Es Castell y tripulante del bote denominado Quince de ***Agosto***, naufragado en fechas precedentes. El triste episodio comenzaría en el amanecer del 28 de abril, cuando unos pescadores pertenecientes a la cofradía de Fornells darían conocimiento al comandante de Marina del hallazgo en las aguas inmediatas a la *Illa d'en Colom* de un bote, al parecer naufragado, que llevaba en sus bandas el nombre del pescador desaparecido. Estaba bastante deteriorado, con gran cantidad de agua en su interior, embarrancado y conteniendo a bordo diversos palangres, otros aparejos de pesca y su vela.

Tras el hallazgo se realizaron diversas gestiones, pudiendo conocerse que iban en él dos tripulantes embarcados, uno vecino de Maó y otro de Es Castell, ignorándose eso sí, la fecha en que debieron de hacerse a la mar y la suerte que podían haber corrido. Por ello, la autoridad de Marina ordenó se procedieran a realizar un minucioso registro de la costa este de la Isla a fin de poder localizar a los dos desaparecidos, labor llevada a cabo por diferentes números de la Guardia Civil, que serían auxiliados por varios miembros del Cuerpo de Carabineros.

Las gestiones les condujeron a hablar con el colono del predio existente en la *Illa d'en Colom*, tras lo cual llegaría a conocerse que el mismo día en que se encontraba el bote naufragado, sus dos tripulantes habían almorzado precisamente con este hombre, tras haber permanecido con él en la isla resguardándose del temporal. Se suponía que, confiados en que las malas condiciones de la mar existentes hasta entonces habrían menguado en su violencia, decidirían arriesgarse a salir a navegar para recuperar los palangres que tenían calados. Pero muy posiblemente cuando se debieron encontrar ya fuera del resguardo que ofrecía la ensenada de *Ses Llanes* y tras darse cuenta del error cometido, posiblemente decidieron volver pero una fuerte ráfaga de viento o un embate de la mar, les debió hacer zozobrar la embarcación, siendo arrastrados por las enfurecidas aguas, pereciendo en el intento.

> 4.16 *Bote*

Un golpe de mar haría volcar la embarcación de unos pescadores con base en Es Castell a primeras horas de la mañana del 9 de enero de 1882. La tripulación la formaban Antonio Camps y otros dos hombres. Otra de las embarcaciones que se encontraba en las inmediaciones de la zona y que iba tripulada por el patrón Jaime Sans y dos hijos suyos, al darse cuenta del inminente peligro que estaban sufriendo sus compañeros, ordenó a sus hijos cortar las redes que estaban levando para acudir de inmediato en su ayuda. La mar estaba atemporalada y los tres náufragos hacían ímprobos esfuerzos por mantenerse a flote en aquellas condiciones. Tuvieron la suerte de que el bote


COSTA DE FAVÀRITX

del señor Sans se encontrara en las inmediaciones y de que sus tripulantes, una vez apercibidos de lo sucedido, lograran rescatarlos sanos y salvos de lo que hubiera resultado una muerte segura. El bote y sus aparejos, sin embargo, se irían hacia el fondo perdiéndose irremisiblemente.

> 4.17 *AURORA*

En la madrugada del día 26 de julio de 1882 y con tiempo completamente encalmado, salía del refugio de Fornells rumbo a cala *Morell* con tres tripulantes a bordo el *llaüt* de pesca denominado ***Aurora***, de la matrícula de esta pequeña población pesquera. Nada parecía presagiar los acontecimientos que sobrevendrían hasta finalizar en un trágico y fatal desenlace. Tras haber navegado unas horas se produjo un súbito cambio meteorológico, estableciéndose rápidamente un viento huracanado de NE que haría zozobrar la pequeña embarcación al través del punto conocido como *s'Escala*, yendo a parar al agua los dos adultos y el niño que viajaban a bordo. Como la embarcación no se hundiera, los tres se agarraron desesperadamente a la misma, logrando mantenerse de esta suerte por espacio de algún tiempo hasta que una ola arrebataba violentamente al pequeño, Gabriel Llull, que poco después desaparecía arrastrado por las enfurecidas aguas. Próximos a la cala de *Ses Fontanelles*, un nuevo golpe de mar se llevaba al patrón Bartolomé Riera, que también desaparecía tragado por las alborotadas aguas. Tan sólo se mantenía a flote y en precarias condiciones el tripulante llamado Martín Pons quien, al ver que la embarcación era arrastrada hacia la costa, abandonó su seguro nadando con fuerzas sacadas de su propia desesperación hasta alcanzarla, mientras la embarcación continuaba su camino para estrellarse violentamente y convertirse en escasos minutos en un montón de astillas contra las rocas de *s'Escala*.

Varios pescadores que se encontraban en la cala, refugio de éstos, que habían presenciado el desarrollo de los acontecimientos, se apresuraron rápidamente a prestar ayuda al pobre náufrago, mientras otro de ellos trasladaba la triste noticia hasta el Juzgado Municipal de Ciutadella. De allí partieron diversas autoridades hacia *Ses Fontanelles*: eran el juez municipal, el ayudante de Marina y un médico, el cual atendería inmediatamente al único superviviente de la catástrofe al que haría internar seguidamente en el Hospital Civil para que se le pudiera practicar un reconocimiento completo.

Por los restantes voluntarios se llevó a cabo un meticuloso reconocimiento de la costa y de sus inmediaciones en busca de los otros dos tripulantes desaparecidos con resultado negativo. Tan sólo permanecían flotando entre las rocas numerosas astillas y piezas de madera de la barca destrozada, quedándose un hombre de vigilancia por si el mar devolvía a las víctimas, lo que sucedería en las jornadas siguientes. El pequeño apareció en las aguas del Macar de Son Àngel y el del patrón en las de la Cala Algaiarens.

> 4.18 *GABRIEL*

A la una de la madrugada del día 19 de noviembre de 1886 el *llaüt* de pesca denominado ***Gabriel***, de la matrícula de Palma de Mallorca y salido del puerto de Cala Ratjada (Capdepera), se vería sorprendido por un violento temporal. Se encontraban entonces a bordo del mismo su patrón, Jaime Mercant, y el marinero Pedro Bordoy. La embarcación había estado luchando desesperadamente con las olas por espacio de varias horas hasta que, sobre las cuatro de la mañana, un fuerte golpe de mar la hacía zozobrar, siendo despedidos violentamente de la misma sus dos tripulantes. El patrón Jaime Mercant consiguió encaramarse sobre la quilla, que había quedado velando sobre las aguas, mientras que Bordoy, bastante más joven que su patrón, lograba ganar la playa menorquina de *Santandria* a nado, tras salvar las dos millas que le separaban del lugar del naufragio.

Tras ser ayudado en tierra y explicar lo acontecido, poco después se hacían a la mar dos embarcaciones tripuladas por ocho abnegados pescadores locales dispuestos a ayudar al otro náufrago, fallando en su intento puesto que la imponente mar ni les permitía avanzar con seguridad ni detectar la presencia del hombre y la embarcación debido a la inmensa oscuridad y cerrazón existente. El patrón Jaime Mercant fue dado por desaparecido en la mar.

> 4.19 *LA GREXONERA*

La pesca de la langosta solía atraer hasta las costas menorquinas a diferentes embarca-

ciones con base en Mallorca. A las seis de la mañana del día 21 de noviembre de 1886, zozobraba la denominada ***La Grexonera*** frente a la torre del Semáforo de la Armada situado en el paraje de *Bajolí*, como consecuencia del fuerte temporal que le sobrevino con inusitada rapidez. La embarcación tenía apostadero en Felanitx y llevaba cuatro tripulantes a bordo. Éstos eran su patrón Bartolomé Caleri, el marinero Juan Andreu y los tripulantes Guillermo Calen y Juan Maracone (este último, un niño de tan sólo diez años de edad). El marinero Andreu había logrado alcanzar tras no pocos esfuerzos la costa a nado, siendo ayudado por el pescador local José Fuxá, que se encontraba realizando su labor cotidiana precisamente en la misma zona.

Poco después sería el propio patrón Bartolomé Caleri, quien intentaría la misma aventura, dejando sobre la quilla del bote volcado a los otros dos tripulantes. Parece ser que un vapor francés pasó por la zona donde se encontraban poco después, por lo que se supuso que si lograba avistar por casualidad a los dos náufragos, los rescataría. El patrón no llegó nunca a tierra. El ayudante de Marina, alertado por el marinero y por el pescador ordenó que se hicieran a la mar varias embarcaciones con el fin de intentar el rescate. Cuando las embarcaciones intentaron doblar el *Cap de Banyos* (conocido también como *Cap de Binicous*), se encontraron con la desagradable sorpresa de que la gruesa mar dominante les anulaba todos sus intentos por remontar hacia el N y llegar a la zona del accidente, teniendo que abortar el rescate por mar.

La noticia de los hechos corrió rápidamente entre la población que quedaría consternada dada la gravedad de los mismos, ya que nunca se logró encontrar a ninguno de los tres desaparecidos. Por lo que respecta al marinero Juan Andreu, único superviviente de la tragedia, era embarcado el día 26 a bordo del vapor correo ***Menorca***, en pasaje cedido gratuitamente por la empresa armadora, para ser retornado a Mallorca.

> 4.20 *TERRIBLE*

En la madrugada del 18 de diciembre de 1887 se hacía a la mar a la vela desde el puerto de Ciutadella una pequeña embarcación de pesca denominada ***Terrible***, la cual, transcurridas más de treinta y seis horas desde su partida no había regresado aún a puerto. El temor de una presunta desgracia no tardaría en circular por la población, yendo hasta los acantilados a fin de otear el horizonte en busca de la misma. Como no se la divisara en toda la zona que desde allí se dominaba, se decidió peinar la costa cercana por si se observaba algún vestigio, con resultado igualmente negativo, en vista de lo cual se decidió telegrafiar a Mallorca por si había aparecido por aquellas costas como resultado del fuerte viento del N que había estado soplando.

La tripulación del ***Terrible*** estaba compuesta por cuatro personas: el patrón Juan Torres, un muchacho y otros dos hombres, Jaime Bagur y Juan Caules. Al parecer, el patrón Juan Torres, estaba considerado como uno de los mejores y más responsables profesionales de la zona y había accedido a embarcarse por el mero hecho de cubrir la baja de otro miembro de la dotación que se había sentido indispuesto. Por lo que respecta al tripulante Jaime Bagur, su ocupación profesional había sido la de cabo de mar de 1ª clase de la Armada.

A la tarde algunos de los transeúntes observaron una pequeña embarcación que se aproximaba en demanda del puerto, impelida por un fresco embate de poniente al haber rolado el viento hacia el mediodía. A sus voces de alerta acudieron otras personas, que se situaron en las inmediaciones del *Castell de Sant Nicolau*, albergando una esperanza que también resultaría fallida al comprobar de que se trataba de otra embarcación. Parece ser que sobre el día 22 aparecieron diversos restos que se catalogaron como pertenecientes a la embarcación desaparecida en el punto conocido como *S'Aigo Dolça*, un enclave con fondos de arena blanca situado muy cercano a cala *Blanca*, punto en el que muy posiblemente la frágil embarcación zozobró a consecuencia de una de las violentas rachas de viento que habían dominado ese día, siendo los tripulantes arrastrados mar adentro por el ímpetu de las olas.

Pocos días después, el Obispo publicaba una circular destinada a fortalecer a las familias de los infortunados hombres de mar desaparecidos trágicamente.

> 4.21 *DOS HERMANOS*

Sobre las nueve y media de la mañana del día 8 de abril de 1889 una fuerte ráfaga de viento de tramontana hacía zozobrar frente a *Es Freus* (Maó) al bote palangrero denominado

Dos Hermanos, cuyo apostadero lo tenían en Es Castell, el cual se encontraba tripulado por su patrón y propietario Jaime Sans y dos hijos suyos que iban a bordo como marineros. Se hallaba el bote a media milla escasa de la costa cuando ocurrió el accidente. Tras caer al agua los dos jóvenes trataron de ganar la costa a nado, llegando no sin grandes dificultades hasta el *Lazareto*, que por estas fechas estaba unido a tierra al no haberse construido todavía el *Canal de Alfonso XIII* (o de *Sant Jordi*, como también es conocido) por los ingenieros militares. Una vez explicaron los motivos de su presencia y visto el lamentable estado que presentaban, eran trasladados desde allí hasta Es Castell por uno de los barqueros del centro sanitario. Por su parte, el padre y por razones obvias de edad, no había querido aventurarse a llevar a cabo el mismo esfuerzo que sus hijos y tener que enfrentarse a las adversidades de la mar, por lo que aguantó en el mismo lugar de los hechos asido fuertemente a la quilla de su barca, la cual continuaba manteniéndose a flote.

Tras ser avisado de lo ocurrido, el práctico del puerto señor Manent puso inmediatamente su embarcación a disposición del equipo de salvamento y juntamente con otra embarcación de pesca, se dirigieron sin pérdida de tiempo hasta el lugar del siniestro. Al llegar pudieron comprobar que afortunadamente Jaime Sans había sido ya rescatado por otro pescador, Francisco Victory, que se había encontrado con el bote volcado y el náufrago cuando navegaba de regreso a puerto. Como quiera que hubiera establecida una fuerte marejada en la zona, lo que dificultaría enormemente cualquier intento de recuperación, se decidió dejar fondeada la embarcación siniestrada para volver en su busca en cuanto amainasen las condiciones adversas.

No tardó mucho tiempo en presentarse la ocasión y por la tarde, como quiera que el viento hubiera caído suficientemente, se procedió a recuperar y remolcar el palangrero de vuelta hasta Es Castell.

> 4.22 *SAN JUAN*

Sobre las siete de la mañana del día 2 de mayo de 1889 el vapor ***Puerto Mahón*** había avistado en el canal de Menorca, entre Alcúdia y Ciutadella, una embarcación de pesca que estaba haciendo señales en demanda de auxilio. Inmediatamente haría el capitán del vapor, don Miguel Tudurí, poner proa a la embarcación en peligro pudiendo rescatarla junto con su tripulación, que indudablemente hubiera perecido, tal era el estado de la mar y la intensidad del fuerte viento del N que, por momentos, iba arreciando a mayores. La embarcación salvada se llamaba ***San Juan***, siendo su patrón don Juan Mercant y su puerto-base Cala Ratjada (Mallorca). Su actividad profesional era la captura de la langosta.

> 4.23 *SAN MIGUEL*

El 4 de junio de 1890 en aguas cercanas al puerto de Ciutadella, zozobraba la barca de pesca ***San Miguel*** como resultado de una fuerte racha de viento y haber ido a parar al mar sus cuatro tripulantes. Uno de ellos intentó ganar la costa a nado, a pesar de las insinuaciones de sus compañeros para que no lo hiciera debido al mal estado de la mar. Los demás quedaron asidos a la quilla de la embarcación que había quedado completamente volcada pero a flote, encaramándose posteriormente sobre ella. El tripulante que había decidido ganar la costa a nado, de nombre Juan Sampol Sintes y natural de Ciutadella, comenzó a agotarse poco a poco hasta quedar terriblemente extenuado, hundiéndose irremisiblemente hacia el fondo ante las miradas atónitas e impotentes de sus tres compañeros.

A tenor de las circunstancias que estaban viviendo éstos decidieron improvisar con tablas unos remos de fortuna con los que comenzaron a palear para acercarse a la costa. Al cabo de una intensa lucha, que se dilataría por espacio de varias horas ya que la embarcación oponía una severa resistencia con lo que se avanzaba muy poco a poco, los tres supervivientes lograban por fin ganar tierra. El ayudante de Marina, alertado de todo lo sucedido, hizo varar inmediatamente la embarcación siniestrada y salir a la mar a varias embarcaciones para recorrer la zona del accidente con el fin de intentar recuperar el cadáver del infortunado pescador, el cual jamás sería hallado.

> 4.24 *SAN ANTONIO, MAGDALENA, ANTONIETA* y *SAN BUENAVENTURA*

En la madrugada del día 24 de agosto de 1890 descargaba sobre la isla una fuerte tormenta acompañada de viento huracanado y aparato eléctrico que se prolongaría por espacio de más de una hora. Una chispa caería sobre una vivienda situada en el camino viejo de San Climent, pulverizando la casa, quedando únicamente en pie el recibidor y la alcoba en la que estaba el matrimonio que residía en la misma. Otras chispas harían mella en otros puntos de la población y en varios predios del término municipal de Alaior.

En medio del fragor del temporal, el llaut de pesca denominado ***San Antonio*** zozobraba a resultas de la misma en aguas próximas a la cala *Binissafúller*, sin que afortunadamente se registraran desgracias personales. Pero el daño más irreparable lo causaría en los miembros de la tripulación de otra barca de pesca, la denominada ***Magdalena***, patrón don Guillermo Carreras, que con otros dos, ***Antonieta***, patrón don Pedro Carreras y ***San Buenaventura***, patrón don Miguel Barber, se hallaban en aguas de la playa de Binibèquer preparando los aparejos para hacerse a la mar a pescar, como era su medio de vida.

Saltó un fortísimo viento de SW primeramente, para rolar rápidamente hacia WNW muy duro. Transcurrían en esos momentos las cuatro y media de la madrugada. El resultado fue que, en breves momentos, las tres embarcaciones zozobraron yéndose inmediatamente a pique, perdiéndose totalmente la denominada ***Antonieta***, salvándose las demás junto con sus tripulaciones, excepto dos de los pescadores. La tripulación del ***San Buenaventura*** se había salvado gracias a los salvavidas últimamente distribuidos por la Comandancia de Marina. El tercer tripulante de la ***Magdalena***, José Carreras, también logró sobrevivir al naufragio puesto que los anteriores le habían lanzado rápidamente uno de aquellos pertrechos. Sin embargo el infortunio alcanzaría al patrón Guillermo Carreras y al muchacho llamado Antonio Moll, al desaparecer ambos entre los peligrosos torbellinos.

Durante el transcurso de la tormenta pudo observarse también el efecto de una fuerte "*rissaga*", que haría descender el nivel de las aguas algo más de un metro. Sus protagonistas clasificaron al fenómeno meteorológico acaecido como una tromba marina. Ante los hechos ocurridos se recomendó que la Autoridad de Marina impusiera como obligatorio el uso de los correspondientes salvavidas para los tripulantes de las embarcaciones menores.

El 1 de agosto las aguas arrojaron a la arena de la playa de *Binibèquer* el cuerpo de uno de los infortunados pescadores. Una vez fueron avisados, tanto el juez de instrucción como un ayudante del comandante de Marina se personaron en el lugar para redactar el acta del levan-



SA FAROLA (PUERTO DE CIUTADELLA)

tamiento del cadáver, que resultó ser el de su patrón Guillermo Carreras, de 51 años de edad y estado casado. Su cuerpo sería conducido al Cementerio Católico de Maó para que, una vez practicada la autopsia, recibiera sepultura.

> 4.25 *Bote*

En la mañana del 29 de agosto de 1890 se desató un violento temporal que hizo zozobrar a un bote de pescadores frente a *Sa Farola*, en la bocana del puerto de Ciutadella. Tan pronto se conoció el hecho, salió del puerto un llaut convenientemente tripulado por nueve marineros que lograrían rescatar al náufrago que se mantenía a flote a duras penas, agarrado como estaba a la quilla del bote volcado. El infortunado pescador se hallaba totalmente agotado, tras resistir enconadamente el fuerte embate de las olas por lo que, desembarcado en tierra en la cala de *Santandria*, fue subido a bordo de un carruaje que lo transportaría hasta la ciudad para ser correctamente atendido en el Hospital Municipal.



COSTA DE FORNELLS CON FUERTE MAREJADA. AL FONDO, CAP DE CAVALLERIA

> 4.26 *EBRO*

El 16 de septiembre de 1892 se hacía a la mar desde el puerto de Maó un pescador profesional de Es Castell que tenía por costumbre faenar en solitario. Lo hacía habitualmente a bordo de su embarcación denominada ***Ebro***, y era éste un hombre acostumbrado a trabajar en las peores condiciones. De hecho, en esas fechas estaba establecido un fuerte viento del N que mantenía a la mar encrespada y en condiciones muy poco acogedoras para realizar en condiciones seguras su trabajo habitual en el medio. Aquella jornada había partido a las tres de la madrugada, empezándose a preocupar su círculo familiar al ir avanzando la tarde y comprobar que el hombre no regresaba, por lo que se decidió partir en su busca.

Cundió la alarma al hallar flotando en aguas de *Es Freus* los dos remos y el timón de la embarcación, que parecía confirmar la existencia de un posible naufragio. El desafortunado profesional se llamaba Juan Lozano Victory y su sistema de pesca era el denominado "*a la*

fluixa". Inmediatamente se organizó una expedición de búsqueda, participando en la misma varios compañeros de su misma población, pero nunca fue hallado y se supuso que el accidente, muy probablemente debido a un fuerte golpe de mar que volcó la embarcación, tuvo lugar entre *Es Freus* y la *Punta de s'Esperó*.

> 4.27 *SAN JAIME*

Otro importante suceso tendría lugar sobre las tres de la tarde del día 6 de noviembre de 1892, en que navegaba con viento favorable y mar llana en demanda del puerto de Fornells el *llaüt* denominado ***San Jaime***, patroneado por el joven Jaime Sans Caules, llevando a bordo a otros tres tripulantes. El patrón, quien a pesar de su juventud gozaba de gran prestigio entre sus compañeros de profesión, observó que el cielo iba tomando mal cariz y que se avecinaba un cambio en las condiciones atmosféricas hasta entonces completamente seguras. Rápidamente comenzó a apuntar la posibilidad de un inminente chubasco del N. Preguntó entonces el parecer al tripulante más veterano de los que se hallaban a bordo, llamado Juan Taltavull, quien era a su vez su padre político, sobre la conveniencia o no de buscar refugio en la costa para no verse envueltos en lo que parecía iba a ser un fuerte temporal o continuar a rumbo y ganar el puerto de Fornells. Le respondió el hombre que debido a que navegaban con viento favorable, lo mejor sería continuar y llegar cuanto antes a su destino, eso sí, rizando la vela y tomando una serie de precauciones.

Y llegó la tormenta. Al ser violentamente arremetidos por el chubasco, aferraron rápidamente la *trinqueta*, que era la única vela que aún mantenían desplegada hasta entonces, aguantándose desde ese momento a palo seco, intentando capear de esta forma el duro temporal. A los pocos segundos se veían envueltos por una violenta tromba que aferrando a la embarcación, haría correr el agua, que ya había embarcado como consecuencia de las violentas olas, hacia su popa, sumergiéndose de esta suerte y quedando en posición vertical, asomando fuera del agua únicamente la parte comprendida desde de la bancaza del palo mayor a la proa. El patrón y los dos marineros jóvenes pudieron agarrarse rápidamente a la proa, que era la única parte del casco que aún velaba, no así el más veterano, Juan Taltavull, que era arrastrado hacia el fondo sin que pudiera ser auxiliado por sus compañeros.

Una vez sobrepuestos de la terrible experiencia que acababan de presenciar, se despojaron los tres de sus vestimentas de invierno, a fin de obtener mayor maniobrabilidad y aligerar el peso, decidiendo ganar la costa como fuera accediendo a ella a nado por una de sus playas. Logrado su objetivo, no sin desesperados esfuerzos, se dirigieron a pie hacia el predio *Santa Teresa* donde fueron magníficamente atendidos, siéndoles facilitadas prendas secas con las que vestirse nuevamente. De allí partieron hacia Fornells en un carro, donde al llegar darían cuenta del suceso y de la terrible desgracia que acompañó a su compañero Juan Taltavull. Pero ya se habían enterado en la población de lo sucedido antes de que llegaran los náufragos puesto que sabedores varios de sus habitantes de que el *llaüt* siniestrado se encontraba en la mar cuando sobrevino el chubasco, corrieron varios de ellos a observar la zona en busca de los pescadores apostándose junto a la *Torre*, asistiendo impotentes al desenlace del triste episodio. Inmediatamente volvieron a la población, bajando al puerto y se formaron tres tripulaciones que embarcaron en otros tantos botes saliendo en su auxilio. No pudieron hallar al pescador desaparecido pero una vez trincado el ***San Jaime***, fue remolcado hasta el puerto donde sería recuperado, aunque se habrían perdido bastantes de las artes de pesca y de los pertrechos de la embarcación, que habrían ido a parar al fondo mientras se mantuvo la embarcación semisumergida. Pocos días después aparecería en la playa el cuerpo del infortunado pescador que, tras ser recuperado, sería transportado por mar hasta la abnegada población pescadora, donde recibiría sepultura en el Cementerio local.

> 4.28 *NUMANCIA*

El miércoles 25 de agosto de 1894 zozobraba en aguas de cala *Morell* un *llaüt* de pesca en el cual iban embarcados cuatro pescadores. La causa fue debida a la fuerte tramontana que estaba establecida y que había levantado una fuerte mar. Afortunadamente no ocurrieron desgracias personales, teniéndose que lamentar tan sólo la pérdida de la embarcación, denominada ***Numancia***, con todos sus aparejos de pesca.

> 4.29 *DOS AMIGOS*

La embarcación de pesca denominada ***Dos Amigos***, tripulada por cinco personas, yendo a vela desplegada en la noche del 8 de enero de 1896, dio con una fuerte ráfaga de viento contrario que la hizo volcar por completo al través de la cala de *Binibèquer*, yendo a parar al mar todos sus ocupantes. Uno de ellos, llamado Manuel Fuxá (más conocido como "*Manolo*"), decidió ganar la costa a nado, lo que conseguiría tras luchar penosamente contra las olas por espacio de más de una hora. Una vez en tierra acudió a solicitar ayuda a los pescadores de otra embarcación que allí se encontraba refugiada, embarcando nuevamente con ellos dispuesto a acompañarles hasta el lugar de los hechos. Llegados a la embarcación naufragada, rescataron a uno de sus compañeros que se mantenía a flote gracias a haberse agarrado a la *entena* del palo. Junto a él se encontraba otro de los tripulantes que estaba agarrado a uno de los bancales de la embarcación pero, desgraciadamente, al ir a ayudarle pudieron comprobar que estaba ya muerto. De los otros dos, el patrón y un joven de 13 años que iba embarcado como grumete, no se logró encontrar rastro alguno a pesar de la meticulosidad con que se llevó a cabo una inspección a la zona. Se supuso que debieron haber sido arrastrados por la furiosa mar que imperaba en aquellos momentos.

La embarcación que había realizado el salvamento navegó hacia el puerto de Maó, transportando los dos supervivientes y el cadáver del marinero recuperado, siendo desembarcados en el punto conocido como *San Pedro*, cerca de *Sa Punta*, un lugar donde acostumbraba a amarrar la mayoría de la flota pesquera, siendo asistidos inmediatamente por miembros del cuerpo de Serenos y de los Carabineros. Alertado el alcalde de la ciudad, el Barón de las Arenas, acudió rápidamente, acompañado del doctor Colorado, médico forense de la población. El juez ordenó el levantamiento del cadáver disponiendo fuera trasladado al Hospital Civil.

A las once y media de la mañana del día 9 era trasladado al Cementerio Católico precedido por la Comunidad de Ntra. Sra. del Carmen. El fallecido se llamaba Federico Sebidel y Femenías; era soltero y contaba con 31 años de edad. Hay que decir que la embarcación que acudió a realizar el salvamento iba propulsada por vela y remos, uno de los cuales sería empuñado con loable decisión por el propio Manolo, tras haber alcanzado la costa, trepado por los agrestes peñales y corrido hasta la playa de *Binibèquer* en busca de auxilio. Igualmente bogaría hasta llegar a Maó y una vez pie en tierra, con sus vestimentas totalmente caladas por el agua, correría hasta localizar a los Serenos que les atendieron. El mismo día volcaba otro bote en Es Castell, en Calesfonts, sin que sus dos tripulantes sufrieran daño alguno salvo el susto y el remojón consiguiente.

> 4.30 *SANTIAGO*

El día 18 de abril de 1896 arribaba a la cala de *Santa Galdana* el llaüt de pesca del patrón señor Provensal, ***San Antonio***, encontrando refugiado en la misma al también *llaüt* ***Santiago***, de la matrícula de Alcúdia que patroneaba Sebastián Marqués, quien llevaba a bordo a otros dos tripulantes. El día 19 no pudieron salir a faenar a causa del violento temporal reinante, y el 20, aprovechando una leve mejoría de las circunstancias meteorológicas, pudieron tan sólo retirar las mitad de las *nanses* para langosta que tenían caladas en alta mar. Al amanecer del día 21 el patrón Marqués abandonaba la cala y colocaba sus *nanses* a unas tres millas de la misma, haciendo lo propio y a poca distancia del anterior el patrón Provensal. Sobre las once de la mañana comenzaba a refrescar muy rápidamente la tramontana y Provensal, viendo que la situación se ponía difícil e incluso tenía una manifiesta dificultad para proseguir con su trabajo, desistió de levantar sus aparejos, dejándolos fondeados poniendo acto seguido proa hacia la cala, corriendo en busca del abrigo que les ofrecía la costa.

Pero no se veía a la otra embarcación ni tampoco la habían observado regresar sus compañeros de tripulación Rafael Jaume y Antonio Jofre; quizás podía haber aguantado un poco más o haberse abierto de su posición. El ***Santiago*** no reunía precisamente las mejores condiciones marineras, por lo que comenzaron a imaginarse que algo les tenía que haber sucedido. Cuando comenzaban a encontrar el abrigo ofrecido por la costa, Provensal no se lo pensó dos veces y metió toda la caña a estribor poniendo rumbo hacia el punto en que habían dejado a sus compañeros trabajando, aún con riesgo para ellos así como para su propia embarcación, localizando al poco tiempo a los que buscaban sobre su *llaüt* volcado. Había zozobrado hacía ya dos horas y se encontraban agarrados al mismo y a su palo el patrón y los dos tripulantes, que se mantenían a duras penas. Los dos últimos estaban totalmente desfallecidos, mientras que el patrón, Marqués,

parecía contar con muy pocas esperanzas de vida. Fueron inmediatamente rescatados, no así la embarcación, que tuvo que ser abandonada por el claro peligro que representaba intentar remolcarla en medio del temporal deshecho que ya se había establecido totalmente. Como quiera que el punto que les quedaba más cerca era *Cala en Turqueta*, hacia allí se dirigieron, encontrándose con el señor Mir, vicecónsul de Francia de Ciutadella y el patrón de la barquilla de la Compañía Arrendataria de Tabacos don José Melis, quienes se encontraban allí refugiados. Durante el espacio de tiempo que duró la navegación hasta la cala mencionada, se estuvieron prodigando friegas, calor y cuanto podían hacer al desfallecido patrón, intentando volverlo a la consciencia, lo que conseguirían tras sobrehumanos esfuerzos. Una vez en la cala y en vista de la situación decidió el señor Provensal continuar viaje en el ***San Antonio*** utilizando el resguardo de la costa hasta Maó, de lo que intentó disuadirle el patrón Melis, haciendo caso omiso.

Levantaban el fondeo y abandonaban la cala el día 22 a las once de la mañana. A la una de la tarde, estando situados al través de *Es Canutells*, como viera que no podrían continuar por habérsele vuelto los vientos contrarios, decidió arribar a dicha cala, entrando y varando la embarcación en la arena. Acto seguido, continuaban su viaje a pie, llegando a Maó a las cinco de la tarde. A la mañana siguiente los dos marineros se encontraban repuestos del todo, pero el patrón Marqués prolongaba su estancia guardando cama por sufrir calenturas aunque habiendo logrado, milagrosamente, salvar su vida merced a la tenacidad y coraje del patrón Provensal.

> 4.31 *VELOZ*

Mientras más animadas se encontraban las fiestas del Carnaval de Ciutadella del año 1900, en la tarde del 26 de febrero, la barca dedicada a las labores de pesca artesanal ***Veloz***, con base en ese puerto, al regresar de la faena diaria y hallarse a punto de ganar la bocana, sería sorprendido por una fuerte ráfaga de viento. El resultado fue su vuelco inevitable y toda su tripulación al agua. Avistado el accidente por otra embarcación que por la zona se encontraba también navegando, acudió inmediatamente en su auxilio logrando salvar a dos de los cinco tripulantes que iban a bordo, mientras los otros desaparecían entre las olas y sus rompientes. Serían entonces más o menos las cinco de la tarde. Una vez efectuado el rescate entró en puerto portando la mala noticia de la pérdida de los otros tres tripulantes.

Pero no acabarían aquí las notas trágicas de este naufragio, puesto que debido a la rapidez de los acontecimientos, los dos hombres que se había logrado salvar, fallecían también debido a un inesperado síncope que sobrevenía a ambos. Era el resultado de la fortísima emoción padecida por los mismos, primero con el naufragio y, segundo, al conocer la pérdida de sus compañeros.

No es necesario precisar que el trágico suceso cogió a la población inesperadamente, quedando presa de una consternación general. El ayudante de Marina comenzó a incoar el expediente de naufragio de la barca, mientras por parte del personal judicial se procedía a levantar los cadáveres. El comandante de Marina de Menorca, tan pronto tuvo conocimiento de los hechos acaecidos a esas sencillas gentes de la mar, abrió una suscripción pública encaminada a ayudar a las familias de los desaparecidos. Estos fueron Gabriel Pons Triay (natural de Maó), Gabriel Pons Olives (hijo del anterior), José Olives Benejam, Rafael Moncada Piris y Sebastián Marqués Juanico (estos cuatro últimos naturales de Ciutadella).

> 4.32 *MAGDALENA*

Sobre las dos de la madrugada del 3 de mayo de 1916 salía desde Es Castell el bote ***Magdalena*** para dedicarse a labores de pesca estando tripulado por su patrón, Francisco Sanz Arlándiz, y los marineros Pedro Tudurí junto a otros dos que se llamaban igual, Francisco Miret. Mientras estuvieron navegando el tiempo había ido cambiando a bastante revuelto. Cuando se encontraban en el *Pas de l'Aire* las olas eran ya muy crecidas, tanto, que una les tomó por la popa y los zarandeó violentamente. A los cinco minutos recibían otra andanada de tal forma que les hacía dar dos vueltas quedando finalmente volcada y con la quilla al aire. Los tripulantes, que habían ido a parar al mar, tras grandes esfuerzos pudieron dar nuevamente la vuelta a la embarcación, dejándola en posición adrizada, aunque anegada por el agua hasta la borda. Seguidamente se metían dentro, aunque no había nada que hacer, porque las olas les cubrían constantemente, golpeándoles contra el casco de la embarcación y haciéndoles beber grandes

cantidades de agua, de modo que desde la popa volvieron a meterse nuevamente en el agua tanto el patrón como el tripulante de más edad de los llamados Francisco Miret, intentando ganar a nado la costa. El primero nadaba más adelantado, hasta que a los veinte minutos descubrieron a otra embarcación navegando muy cerca de donde se encontraban ellos. Francisco Miret comenzó a vocear desaforadamente intentando llamar su atención, lo que consiguió, rectificando el patrón el rumbo hacia donde estaban ellos y, llegados a su lado, los subieron a bordo, al igual que los dos que permanecían aún en el bote naufragado.

Ésta era también de Es Castell e iba tripulada por el patrón Vicente Marí y sus hijos Vicente y Jesús. Desde allí navegaron hasta la cala de *Biniancolla*, donde serían desembarcados exactamente a las dos horas de haber ocurrido el siniestro, estando completamente empapados y ateridos de frío. Una vez estuvieron en tierra, Vicente Marí se dirigió en busca del bote siniestrado para remolcarlo, sin embargo, uno de los torreros del faro de la *Illa de l'Aire* lo había descubierto, y lo estaba llevando a remolque hasta la isla junto con las artes de pesca que, curiosamente, a pesar de las volteretas no se habían perdido. Marí le ayudó a vararlo aunque no podría recuperarla puesto que había sido rescatada por el otro y a partir de ese momento se hallaba sujeta a un expediente de salvamento.

Los náufragos se dirigieron a pie hasta Sant Lluís, donde subieron a un coche que los trasladó hasta la comandancia de Marina de Maó donde dieron cuenta de todo lo ocurrido. Desde allí marcharon hasta Es Castell donde pusieron en conocimiento de los hechos a sus familiares que, hasta entonces, nada sabían de la fantástica aventura padecida por los abnegados pescadores. Se recuperaron todos, aunque Francisco Sanz, el patrón y Pedro Tudurí, el tripulante de más edad, tuvieron que guardar un mayor período de convalecencia hasta poder recuperarse del todo.

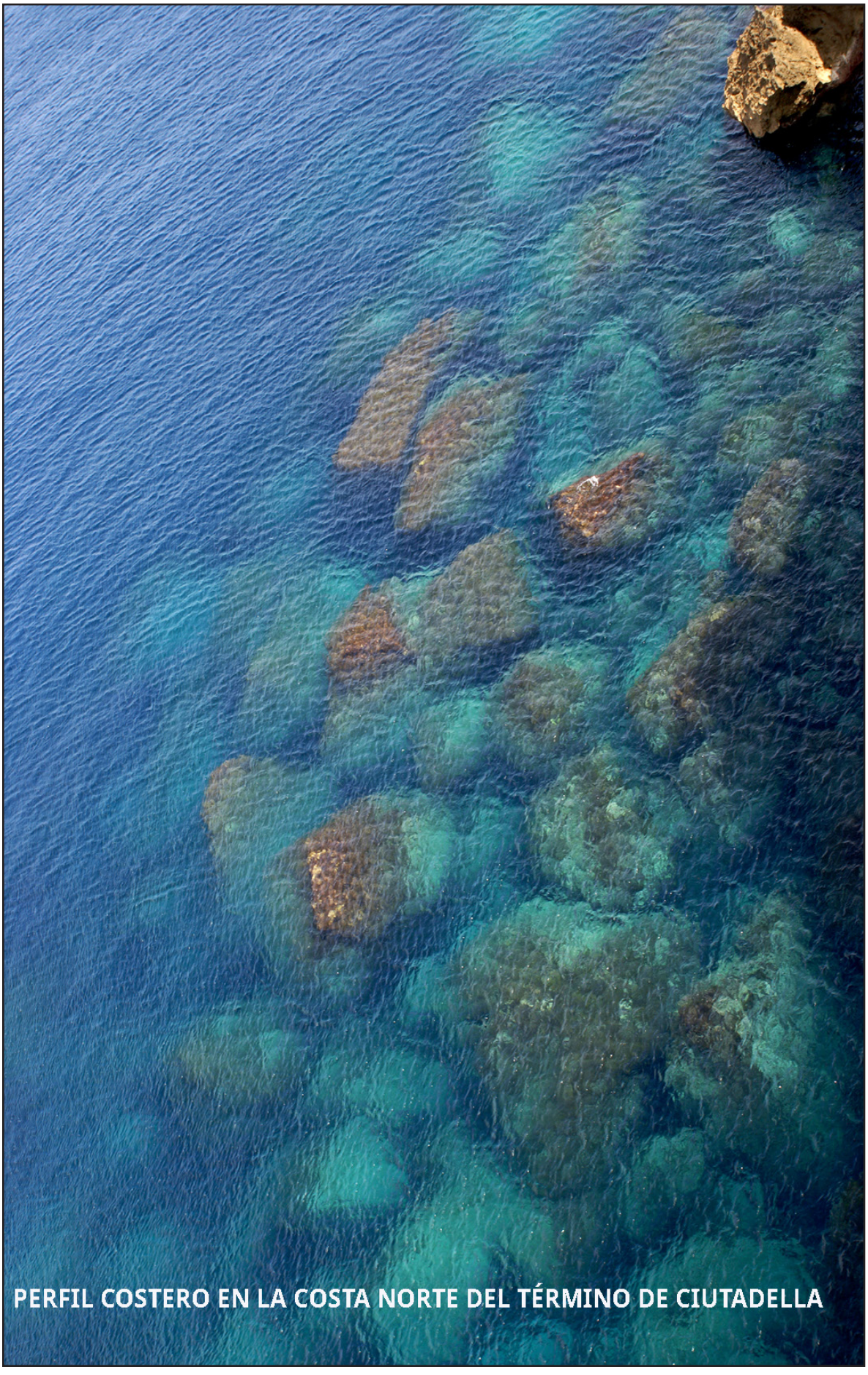
> 4.33 *LORENZO*

El jueves 19 de octubre de 1916 salió del puerto de Ciutadella un pequeño bote denominado ***Lorenzo*** rumbo hacia el puerto de Fornells al cual, desgraciadamente, no llegaría nunca. La embarcación había sido adquirida esa misma mañana por un vecino de esta última población llamado Francisco Riera y se había desplazado por carretera dispuesto a hacerse cargo de ella, regresando en la misma por mar. No había nadie más a bordo. El viaje era largo y, habiéndole cogido la anochecida, se vio atrapado en medio de una violenta tempestad.

En un principio sus familiares y convecinos dieron por supuesto que se habría refugiado en cualquiera de las calas existentes en la costa, varando la embarcación y esperando a que amainase el temporal. Pero habían transcurrido ya ocho días desde que partiera del puerto de Ciutadella y nada se sabía de él. Sus familiares comenzaron a alarmarse por esta circunstancia, dando cuenta de ello a la Autoridad de Marina de Maó a través del celador de Pesca, organizándose la búsqueda. Los resultados fueron totalmente negativos ya que no se encontraron ni el tripulante ni la embarcación. El día 1 de noviembre, casi quince días después, aparecía flotando en las aguas cercanas al faro del *Cap de Cavalleria* el cuerpo de un hombre que, al parecer, era el del infortunado pescador. Dejaba el hombre una hija de doce años de edad que quedaría totalmente huérfana pues él era ya viudo. Francisco Riera había ostentado los cargos de alcalde pedáneo de su población y concejal de ayuntamiento de Es Mercadal. Una cualidad innata adornaba a este hombre y era el amor a la música. Consecuencia de ello y debido a su enorme afición, había dirigido incluso la banda local.

> 4.34 *DOS HERMANOS*

Otra embarcación de pesca con matrícula mallorquina siniestrada en esta zona fue la que llevaba por nombre ***Dos Hermanos***. El día 17 de julio de 1918 el patrón de pesca Jaime Sans, de Fornells, encontraba en un punto situado a cuatro millas de las aguas existentes entre la *Punta de Cala Morell* y el *Cap de Cavalleria*, una embarcación de pesca que había zozobrado y en la que se hallaban agarrados dos de los cinco miembros que constituían originariamente su tripulación. Se encontraban en una desesperada lucha por su supervivencia que duraba ya más de veintisiete horas en aquellas condiciones. Inmediatamente se propuso rescatarles atendiendo a su seguridad, pero los náufragos en modo alguno quisieron abandonar la embarcación, que por otra parte, era su único medio de vida visto lo cual, Jaime Sans tuvo que entalingar fuertemente



PERFIL COSTERO EN LA COSTA NORTE DEL TÉRMINO DE CIUTADELLA

la embarcación siniestrada antes de poder recuperar a los dos hombres que, posteriormente, serían embarcados en su bote y transportados a tierra. La embarcación pertenecía a la matrícula de Alcúdia, aunque su zona de trabajo, por dedicarse a la captura de la langosta, estaba situada desde los últimos meses en la costa de Menorca, razón por la cual el último despacho de su rol se había realizado en la Ayudantía de Marina de Ciutadella.

Cuando se encontraban pescando en las aguas situadas entre *Punta Nati* y *Cala Morell*, y en una profundidad mar adentro de unas cinco millas, fueron sorprendidos por un fuerte e inesperado golpe de mar, resultado de haberse formado una súbita tormenta, que hizo volcar la embarcación al través del punto conocido como *Cala des Morts*. La embarcación quedó volcada, aunque se mantenía perfectamente a flote. Una vez se encaramaron todos encima de la misma, comprobaron que sería totalmente imposible navegar en esas condiciones y, menos aún, dirigirse hacia la costa. Decidieron entonces ganar esta última a nado, aventura realmente difícil debido al estado de la mar. Con fuertes dudas se echaron nuevamente al agua y comenzaron su arriesgada aventura; dos de ellos comprendieron rápidamente que les resultaría totalmente imposible lograr su objetivo y volvieron a la barca. Los otros tres siguieron en su intento. Estos eran el patrón y propietario de la embarcación Cristóbal Rabassa, natural de Alcúdia y que contaba con 29 años de edad, y los marineros Mariano Vicente Fernández, de 19 años (natural de Málaga), y Rosendo Valenzuela, de 18 años, también oriundo de la misma ciudad andaluza. Los otros dos, los que decidieron permanecer a bordo, Pedro Martí, natural de Artà y de 21 años, y Jaime Mulet, natural de Algaida y de 23 años, permanecieron agarrados a la embarcación volcada. Tras grandes esfuerzos lograron desmontarle el palo y reponerla de nuevo en su posición vertical, aunque permaneció de esta suerte completamente llena de agua. Durante la noche la corriente les apartó sensiblemente del lugar del naufragio, pasando por delante de la bocana del puerto de Fornells.

A la mañana siguiente cambió el viento, y fueron a parar más cerca de tierra, observando a diversas embarcaciones de pesca que estaban trabajando a la vez que comprobaban con desesperación, que ninguna de ellas les oía en sus gritos solicitando ayuda. Cuando perdían toda esperanza eran descubiertos por el patrón forneller quien acercándose hasta su posición, les prestaba el ansiado auxilio, remolcándolos hasta Fornells, a donde llegaron sobre las seis de la tarde del día 18. Hasta entonces habían permanecido con el agua que les llegaba hasta el cuello, sin ropas ni alimentos, situación que se había prolongado por espacio de más de veintiocho horas. Los otros tres tripulantes se dieron por desaparecidos ya que, muy posiblemente, no lograrían alcanzar la costa en su intento debido al pésimo estado de la mar. El día 20 era conducida por mar la embarcación siniestrada hasta el puerto de Ciutadella, mientras que los náufragos eran trasladados a la misma población por tierra.

> 4.35 *SANTO CRISTO*

Desde el domingo día 17 de marzo de 1919 azotaba a la isla de Menorca un viento huracanado, motivo por el cual suspenderían sus viajes los vapores correos que enlazaban Menorca con Mallorca y Barcelona. En la mañana del 19 reinaba ya una cierta intranquilidad entre los familiares de las dotaciones de dos embarcaciones del bou de las cuales se desconocía su paradero, aunque a última hora corría la noticia no confirmada de que los barcos de pesca en cuestión se habrían refugiado en la cala de Binidalí, al igual que otras embarcaciones dedicadas a los mismos menesteres que se encontraban repartidas por diversas calas de la costa sur. El día 20 cesaba por fin el furioso vendaval y también se sabría que en *Binidalí* no había refugiada ninguna embarcación. También esa tarde se recibían noticias fehacientes de que una de ellas, la ***Concepción***, corriendo el furioso temporal había ido a parar a la bahía de Palma, suponiéndose que su pareja se habría refugiado igualmente en cualquier otra cala de la costa mallorquina. Sin embargo el siguiente día, 21, continuaba desconociéndose su paradero. Pero ¿dónde se encontraba la denominada ***Santo Cristo***?; ¿hacia dónde la debió de arrastrar el temporal si es que todavía se encontraba a flote?

La curiosa noticia trascendió un par de días después, cuando todo el mundo la daba ya por desaparecida: la ***Santo Cristo*** había sido hallada con toda su tripulación a bordo en las costas de África por un vapor-pesquero que tras auxiliarla, le había dado remolque hasta el puerto argelino de Bougie. El capitán del pesquero africano se había encontrado con la embarcación desaparecida cuando iba a la deriva completamente desmantelada por el temporal, que

tras destrozar su velamen le había produjo igualmente otras grandes averías en su arboladura y aparejos. Una vez llegados a puerto, el patrón del pesquero menorquín se había preocupado de dirigir seguidamente un telegrama a los señores Mercadal y Murillo, propietarios y armadores de la barca en cuestión informándoles de la situación y hechos acaecidos: "*Nos encontramos en Bougie con el laud* ***Santo Cristo****, habiendo sido recogidos después del temporal sufrido por el pesquero* ***Margot****, perteneciente a un armador de Bougie; tenemos todos salud; prevengan familias; velamen destruido; laud ligera vía de agua necesitando pequeña reparación; armador salvador pide mil francos; estamos sin dinero; abran crédito a nombre de Vicente Debous, armador Bougie; telegrafíen si mandarán velas o si debemos ser remolcados*"

En principio se decidió que una vez reparadas una serie de pequeñas averías que también había sufrido ell pesquero ***Concepción*** en el transcurso del temporal, éste acudiría a recoger su pareja a Bougie, portándole un velamen nuevo. Pero finalmente no sería así, ya que el día 15 llegaban a Maó los cinco tripulantes, mientras que el patrón se había quedado en el puerto argelino a la espera de recibir órdenes concretas al respecto por parte de sus armadores. La tripulación realizaba el viaje Bougie-Alicante a bordo de un vapor-carguero, siendo atendidos personalmente por el propio capitán del barco y en Alicante embarcaban en el vapor-correo de La Isleña Marítima hasta Palma, en donde permanecerían tres días hasta poder enlazar con el correo que les traería a Maó.

Por fín el 29 de abril llegaba a Maó a bordo del ***Mallorca*** el patrón del pesquero, Mateo Cunill Seguí, siendo abordado por numerosos curiosos, amigos, compañeros y prensa que querían saber la historia de los hechos que tanto habían preocupado a todo el mundo. Su peculiar aventura había comenzado el día 15 de marzo a las once de la mañana aproximadamente, cuando salían del puerto de Maó la ***Concepción*** y el ***Santo Cristo***, que trabajaban conjuntamente con el aparejo de pesca llamado "*bou*", movidos a la vela. El tiempo era en esos momentos bonancible, con viento del NW flojo,que parecía presagiar una excelente jornada de pesca.

Llegados al punto elegido para trabajar comenzaron a realizar las tareas propias del oficio, calando la enorme red de la que tenían que tirar ambas embarcaciones. Serían entonces las diez de la noche, momento en que el tiempo comenzaba a refrescar del N. A las dos de la madrugada del 16, viendo que el temporal que se estaba levantando amenazaba seriamente la seguridad de las dos embarcaciones decidieron sacar del agua el aparejo, tras izar las velas siendo necesario colocarles tres rizos. La pareja de barcos se encontraba a unas 6 millas al SW de la *Illa de l'Aire*, con el mal tiempo que continuaba en aumento y cada vez con un cariz más amenazador, hasta que llegó un momento en que de golpe se rasgó y destrozó el velamen de la ***Santo Cristo***.

Sus tripulantes habían perdido de vista a la embarcación compañera y desconocían su suerte, por lo que sin pérdida de tiempo se dispusieron a cambiar el velamen destrozado por otro que se llevaba de respeto, pero al poco tiempo el viento huracanado daba también cuenta de éste último. El patrón optó entonces por izar un foque para, por lo menos, aguantar hasta que amainase algo y no se perdiera totalmente el gobierno de la embarcación. El esfuerzo resultaría totalmente inútil ya que el viento volvió a romperlo. Eran ya las cuatro de la tarde cuando comprobaban que no se veía tierra por ningún lado. Buscando desesperadamente pudieron obtener de alguno de los pañoles otro pequeño foque con el que repitieron todas las operaciones anteriores. Existía la esperanza de que pasara por allí algún carguero o algún otro tipo de embarcación a la cual poder hacer señales de socorro que acudiría a ayudarles. Vanas esperanzas, puesto que por la zona no navegaba embarcación alguna. La situación meteorológica había derivado ya en un temporal magnífico, colosal, por lo que el patrón, llegadas ya las nueve de la noche se decidió por dar la popa a la mar y al viento, puesto que sus hombres se encontraban ya cansados y agotados tras la titánica lucha que habían mantenido durante tantas horas. El viento se encargó de volver a minarles un poco más su ya maltrecha moral, destrozando el último trapo. Otro de los tripulantes: "*Ibamos a la deriva a palo seco, echando aceite al mar con el fin de restar algo de fuerza a las furiosas olas, y amarramos al timonero (patrón) a fín de que el oleaje no nos lo pudiera arrebatar, permaneciendo así por espacio de más de diez horas...*"

Tres de los hombres estuvieron dedicados exclusivamente a achicar el agua que entraba en la sentina mientras los demás intentaban apañar un nuevo foque que les permitiera aguantar mejor la embarcación y hacerla gobernable. Así estuvieron hasta el día 18, en que sobre las doce de la noche avistaban lo que parecía ser un faro por la proa. Al amanecer pudieron comprobar que se hallaban a unas cinco millas de distancia del faro que habían estado avistando por la noche. Se trataba del faro de Dellys, que está situado a 45 millas del puerto de Argel y a unas se-


TEMPORAL DE LEVANTE EN EL PAS DE L'AIRE (1980)

senta de Bougie. Comprobada la profundidad con una sondaleza midieron 350 brazas de cable, decidiendo fondear allí mismo y esperar ya que el viento había amainado bastante. A mediodía había rolado a W, reforzando al mismo tiempo y el ancla comenzó a garrear, por lo que decidieron virar el cabo e intentar ganar tierra con ayuda de un nuevo y apañado foque, en busca de algún punto de abrigo donde poder fondear y quedar a la espera de que alguien pudiera prestarles la ayuda deseada.

Por fin, cercana ya la una de la tarde, avistaban el ***Margot***, de la matrícula de Bougie, que navegaba al mando de su patrón Vincent Lumbrano. Iba a bordo su propietario y armador Vincent Debono que sería quien avistaría las desesperadas señales de socorro que se hacían desde el pesquero menorquín dando orden a su patrón de dirigirse hacia el mismo. Gracias a los esfuerzos de la tripulación del pesquero se lograría trincar un cable para dar el ansiado remolque tras lo cual se iniciaba una lenta navegación hasta el puerto de Bougie al cual alcanzaban pasadas las diez de la noche, finalizando así la obligada aventura africana del pesquero menorquín sin que tuvieran que lamentarse, afortunadamente, desgracias personales entre sus hombres.

> 4.36 *DOS HERMANOS*

El 5 de marzo de 1927 tenía lugar una sensible desgracia en las inmediaciones de la cala de *Biniancolla*, que costaría la vida a dos pescadores que se encontraban realizando su trabajo cotidiano. La embarcación siniestrada sería el *llaüt* de pesca denominado ***Dos Hermanos***, matriculado en el folio nº 8 de la 3ª Lista de Maó. Era su patrón Juan Riudavets Riudavets y llevaba a bordo como tripulantes a su sobrino Juan Riudavets Jofre y al joven Juan Francisco Catchot.

Los hechos se sucedieron en la madrugada de ese dia cuando, una vez levadas todas sus redes, se dirigió la embarcación hacia la cala de *Binissafúller*, donde debía de desembarcar Juan Francisco para transportar por tierra el resultado de su trabajo hasta el Mercado de Pescados de Maó. De decidir continuar los otros dos por mar hasta el puerto a fin de poder pasar el domingo con sus familiares, quedaban citados con el primero para encontrarse en un lugar decidido de antemano en la población. Partió, pues, Juan Francisco por tierra hacia la capital y, no mucho después, tío y sobrino decidían hacer lo mismo por mar. El viento era entonces de SW y comenzaba a refrescar muy rápidamente por lo que se supuso querían ganar el *Pas de l'Aire* cuanto antes y contar con mayor seguridad en su navegación. Las rachas eran de cada vez mucho más violentas por lo que, al hallarse al través de la cala de *Biniancolla*, una de ellas rasgó de pronto las velas mesana y trinqueta.

Alarmados por su situación, lucharon ambos tripulantes lo indecible por ganar la cala que tenían frente a ellos ya que continuar hasta Maó se había convertido en un objetivo totalmente imposible en las actuales circunstancias. En estas circunstancias la embarcación se atravesó a la mar y tan sólo dos golpes seguidos la hacían zozobrar inevitablemente yendo ambos tripulantes al agua.

Se decía que ambos hombres no sabían nadar con soltura, aunque de todos modos con la mar imponente que reinaba en esos momentos, difícilmente hubiera salido con fortuna el más avezado de los nadadores, hallándose como ellos separados a unos cien metros de la costa. La dramática escena fue presenciada tanto por el guardia carabinero que se encontraba de servicio por aquel tramo de costa, como por el payés del predio de *Biniancolla*. El primero se apresuró a hacer llegar un aviso a su mando quien lo reencaminó hacia la autoridad de Marina por lo que, en cuanto ésta tuvo conocimiento de los hechos, destacó a la zona al jefe del Cuerpo y a varios hombres más.

El payés, por su parte, intentó cuanto pudo por ayudar a los náufragos, resultándole totalmente imposible debido a la falta de medios y al formidable temporal que iba aumentando por momentos ya que era imposible cualquier intento a nado. Poco tiempo después desaparecían los dos hombres y lo que quedaba de la embarcación y a pesar de la buena voluntad de los presentes nada pudieron hacer por evitarlo debido a la violencia del temporal reinante y a la rapidez con que se consumó la tragedia.

El día 6 de mayo, el pescador Miguel Ferrá informaba de la aparición de los restos de la embarcación naufragada en la zona conocida como *Ets Esqueixos*, aunque no había rastro alguno de los dos pescadores. Fue nombrado juez instructor el AN don Manuel Jerez, que sería auxiliado por el 2° vigilante de Semáforos don Rafael Coca, como secretario. Por lo que se refiere a Juan Riudavets, era soltero y tenía 45 años de edad, estando considerado como bastante experto en las labores de la mar, mientras que su sobrino Juan Riudavets tenía 19 años y vivía con su tío. Era natural de Sóller.

Sobre las diez de la mañana del día 16 el proveedor de víveres de los torreros del faro de la *Illa de l'Aire*, Martín Carbonell Roig, descubría muy cerca de la llamada *Punta de Biniancolla* uno de los cadáveres, dando seguidamente aviso a una pareja de carabineros que en aquellos momentos se encontraban de patrulla por la zona y tras tomar las medidas oportunas para que la resaca no volviera a arrastrar el cuerpo del infortunado marinero mar adentro. Seguidamente se trasladó a Sant Lluís para dar parte a las autoridades judiciales de su descubrimiento. El Juez municipal de dicha población don Gabriel Orfila, se personó en Maó para notificar el hallazgo al comandante de Marina y a primera hora de la tarde se trasladaba a la cala el juez instructor don Manuel Jerez, acompañado del médico de la Base Naval don José Luis de Cózar y del secretario don Juan Perez de Parga, contramaestre. Una vez en el lugar se ordenaba recuperar el cadáver a tierra y se le reconocía como el patrón Juan Riudavets, aunque la identificación resultaría sumamente dificultosa debido al avanzado estado de descomposición del cuerpo.

El juez de Marina en unión con el Municipal de Sant Lluís, ordenaron su levantamiento para ser conducido al Cementerio Católico de dicha población, donde quedaría en el Depósito en espera de la pertinente autopsia, la cual debía de practicársele el día 17 a las once de la mañan

> 4.37 *Bote*

Se estuvo comentando que el día 12 de septiembre de 1930 se haría a la mar desde el puerto de Ciutadella una barca de pesca con matrícula de Alcúdia que patroneaba don Angel Piqué. El motivo no sería precisamente la pesca si no el haberse recibido la noticia de la caída al mar de un hidro de la compañía francesa de correos aéreos Lasatevère, a unas 80 millas del norte del Cap de Cavalleria. Zarpó a las diez de la mañana tras haberse avituallado y tomado suficiente tripulación, dirigiéndose a la zona del siniestro. La mar se encontraba bastante agitada producto de las borrascas acaecidas durante los últimos días, por lo que la navegación resultaba bastante molesta e incluso difícil. En la madrugada del 13, antes de llegar al lugar del siniestro, el motor se paró súbitamente, al haberse quedado sin agua dulce de refrigeración. También escaseaba ésta para las necesidades de los hombres que se encontraban a bordo. Durante toda la jornada estuvieron navegando sirviéndose de la vela. Cuando llegaron a la zona se dedicaron a rastrearla sin que pudieran encontrar ni un sólo rastro del aparato ni tampoco de sus tripulantes.

Alcanzada la noche del 13 al 14, el patrón decidió poner rumbo a Maó, aprovechando el viento y a que sus hombres se encontraban agotados, sin agua ni alimentos. Iban navegando en

popa, pero a la madrugada caía el viento, quedando desde aquel momento la embarcación a la deriva. Sería bastante avanzada ya la mañana del 14 cuando comenzaba a levantarse una ligera brisa que iría poco a poco aumentando su fuerza, suficiente para que, avanzada ya la tarde, lograran llegar al puerto mahonés. Fue entonces cuando, una vez amarrados, pudieron enterarse de que la tripulación del hidro había sido rescatada por otro barco que navegaba por aquella zona y que también se había alertado, continuando viaje y desembarcándolos en Alcúdia. Los motivos por los cuales el aparato se había precipitado al mar es que un rayo les había alcanzado un ala, incendiándola, aunque permitiría al piloto lograr amerizar antes de que ocurriera una auténtica catástrofe.

> 4.38 *Bote*

El 9 de junio de 1932 se recibía en la Comandancia de Marina de Maó un telegrama procedente de su homóloga de Palma que rezaba como sigue: "*Vapor francés **Djemila** ha conducido a Palma procedente de Argel al náufrago de ésa don Lorenzo Jordi Cardona y su bote folio 658 lista 4ª de esa matrícula que habían sido recogidos en altamar por el vapor **Sidebraim**. Embarcación y náufrago se encuentran sin novedad*".

El 10, a bordo del vapor ***Atlante*** que procedía de Palma llegaba el pescador mencionado. Según se sabría, había sido recogido cuando se encontraba a la deriva por un mercante que hacía la ruta Marsella-Argel que lo dejó en este último puerto. Allí sería embarcado en un paquebote de línea que realizaba la ruta Argel-Palma en donde las autoridades le proporcionarían el billete necesario para volver a Maó. El hombre y su barca faltaban en este puerto desde hacía muchos días, en cuyo transcurso se había observado la ausencia de su medio de trabajo el cual tenía como fondeo habitual cala *Figuera*. La aventura que podía haber llegado a revestir fatales consecuencias se reduciría a unos malos ratos pasados a bordo de su embarcación completamente a solas en alta mar hasta haber sido rescatado, así como un paseo por Argel y posteriormente Palma.

> 4.39 *VIRGEN DEL CARMEN*

El 3 de octubre de 1933 al regresar durante la mañana hacia el puerto de Ciutadella después de haber realizado los trabajos habituales de pesca el bote ***Virgen del Carmen*** y, encontrándose aún a varias millas de distancia de la bocana, se le paró al patrón el motor de la embarcación por haberse agotado el depósito de gasolina. Se dispuso entonces a llamar al motorista de a bordo, el joven mahonés Sebastián Garriga, de 23 años el cual, junto con el marinero Antonio Blas Llopis, para resguardarse de los fuertes rociones del mar debido al embate de las olas levantadas por el fuerte viento reinante, se hallaban a cubierto en las proximidades del motor, tapados como suele ser habitual por uno de los cuarteles de la barca.

El patrón, al levantar el cuartel observó que ambos tripulantes presentaban fuertes síntomas de asfixia, motivados por las emanaciones del motor, por lo que los dejó al descubierto a fin de que el aire los reanimara tras lo cual, intentaba de nuevo volver a arrancar el motor. Tras numerosos esfuerzos conseguía por fin arrancar nuevamente, poniendo rumbo al puerto sin más demora mientras su preocupación por el estado de los dos tripulantes iba en aumento. Una vez llegó al muelle mandó avisar al doctor don Pedro Hernández Sastre que acudía sin pérdida de tiempo a reconocer a los dos accidentados, prestándoles los primeros auxilios. El marinero, una vez asistido, marchaba a su domicilio a descansar pero no ocurriría lo mismo con el motorista, que tardaría varias horas aún en lograr recuperar la consciencia, debiendo de ser trasladado al Hospital Municipal para ser mantenido en observación una vez ingresado.

Gracias a la casualidad de que el motor se parara se pudo salvar la vida de los dos tripulantes que de otro modo habrían muerto irremisiblemente al estar ocultos en el interior de la embarcación. Al cabo de unos días, los dos hombres se encontraban felizmente recuperados.

> 4.40 *Bote*

El 15 de julio de 1934 y debido a la intensidad del viento reinante, la barca con que don Lorenzo Llabrés se dedicaba a la pesca con faro, corrió serio peligro ya que un fuerte golpe de mar le partió parte de la quilla lo que originó una peligrosa vía de agua. El patrón ordenó se izaran

rápidamente las velas para ganar velocidad pero una racha del fuerte vendaval le desarboló la embarcación a los pocos minutos. Por fortuna pudo ganar la seguridad de cala *Alcalfar*, que le quedaba relativamente cerca, donde con la ayuda de la tripulación y varios vecinos pudo varar la embarcación en la arena, para que se le efectuara una reparación de fortuna. Cuando el tiempo hubo abonanzado, la barca fue nuevamente botada al agua, para así poder navegar hasta Maó donde sería convenientemente reparada. Se encontraban a bordo 7 hombres quienes, afortunadamente, no sufrieron ningún percance.

> 4.41 *BARTOLITO*

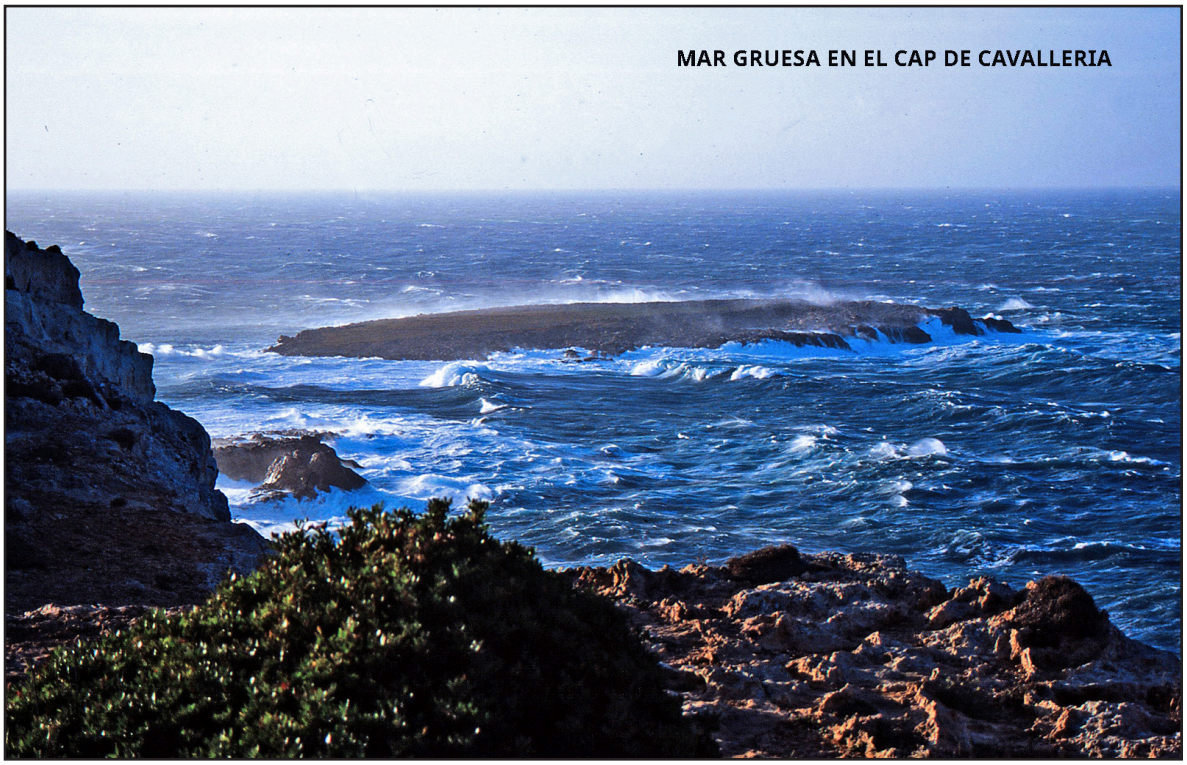
Al atardecer del 9 de septiembre de 1935 comenzaban a correr serios rumores en Ciutadella sobre la suerte que podrían haber corrido una barca de pescadores local y sus tripulantes. Afortunadamente el suceso no terminaría con daños personales aunque la embarcación sí resultaría dañada de cuidado. El hecho es que, tras haber finalizado su jornada de pesca, la barca a motor ***Bartolito***, patroneada por su propietario Diego Caules y con otros dos tripulantes a bordo, se dirigía de regreso al puerto de Ciutadella. Cuando se encontraban al través del punto conocido como *Ets Enderrossalls*, sin que se supieran las causas, le explotó el depósito de aire comprimido, sufriendo la embarcación serios desperfectos y llenándose rápidamente de agua. Gracias a que venían costeando y a la rápida decisión de su patrón que giró la caña poniendo rumbo a la costa, pudieron embarrancar el bote evitando su hundimiento.

Seguidamente, uno de los tripulantes se dirigía a toda prisa hasta la población para solicitar auxilio, y al cabo de pocos momentos se hacían a la mar el *llaüt* ***Fanny***, patroneado por su propietario Francisco Pons a la caña y una tripulación de dos hombres, seguido de otras dos embarcaciones patroneadas también por sus titulares, Juan Cortés y Juan Mas. Tras reconocer la embarcación siniestrada y realizadas las operaciones oportunas para efectuar un taponado de fortuna del boquete que se le había abierto en el fondo, fue nuevamente botada al agua. Rápidamente se le amadrinaron dos de las embarcaciones, una a cada lado y, una vez comprobado que entre las mismas podía mantenerse seguro a flote, emprendieron viaje de regreso a puerto a donde llegaban tras dos largas horas consiguiendo su objetivo.

> 4.42 *Bote*

El 9 de febrero de 1939 se hacía a la mar a pescar Luciano "*Miquelillo*" junto a otros dos hermanos a bordo de una barca incautada. Se trataba de un "*bot culé*" de unos 25-26 palmos de eslora, que por aquel entonces ya se consideraba una embarcación importante. Los pescadores habían constituido lo que se conocía como "Frente Popular", a modo de cooperativa y todo el producto de sus capturas lo llevaban hasta *Calesfonts* donde tenía lugar su venta. Tras haber navegado hasta rebasar la *Illa de l'Aire*, un lugar poco frecuentado durante los inviernos (aunque aquella trágica jornada había amanecido radiante y nada hacía prever el cambio súblito que iba a experimentar la meteorología), de pronto salía una *mestralada* (NW) que en pocos minutos levantaba una mar imponente. Incluso en el interior del puerto, en el *Moll d'en Pons*, sito en Es Castell, arrancó unos "*banyers*" de madera que había allí instalados. Con estas condiciones se dio por supuesto que la embarcación naufragó, desapareciendo con ella los tres hombres que se encontraban a bordo. Una esperanza albergada por sus conocidos y familiares estribaba en la posibilidad de que, buscando amparo del temporal, hubieran logrado refugio en la *Illa de l'Aire* y que no se hubieran podido comunicar, puesto que por aquel entonces no existía el teléfono. Pero nunca más se supo nada de ninguno de los tres.

Con el paso de los años, las barcas de arrastre, que suelen trabajar por la zona, han ido extrayendo del fondo del mar diversas partes de la embarcación naufragada, como la propia proa y siendo lo último el motor de la misma. Los datos aportados por los patrones de los arrastreros sitúan el pecio en la enfilación de Monte Toro por el faro de la *Illa de l'Aire*, sobre un fondo de unos 120 metros. En aquellos años se trajo desde fuera una embarcación para realizar trayectos hasta la Mola que iba propulsada por un motor bastante potente. A esta embarcación se la hizo salir varias veces hasta la zona del posible naufragio para ver si peinándola podía encontrar rastro de los desaparecidos o de la propia barca. El día del naufragio se iniciaba el fin de la Guerra Civil en Menorca, por lo que pudieron coincidir en el caso toda clase de hipótesis.



MAR GRUESA EN EL CAP DE CAVALLERIA

> 4.43 *Bote*

El día 8 de marzo de 1939 desaparecían en las inmediaciones de el Cap Negre, situado entre *Sa Mesquida* y el puerto de Maó los pescadores profesionales Antonio Garriga y Diego Riera, los cuales habían salido a faenar a bordo de su embarcación de pesca. Se desconocen los motivos que pudieron originar el trágico naufragio y tan sólo transcurrían unos pocos días cuando era hallado el cadáver del patrón, Antonio Garriga. Durante varios días más se continuó con la intensa búsqueda del cuerpo del tripulante pero ni se hallaría éste ni tampoco la embarcación que tripulaban

> 4.44 *MIGUEL JUAN*

Durante la noche del 28 al 29 de marzo de 1941 se formaba un impresionante temporal de poniente en la costa norte de Menorca. La mar había adquirido el grado de "gruesa" en la escala de Douglas y el viento rugía terriblemente a esas horas. La embarcación, un llaut de 32 palmos denominado ***Miguel Juan***, con el número de Folio 214 de la 3ª Lista, había salido a primera hora de la tarde a realizar sus faenas de pesca, al parecer, cerca del sector de *Ses Fontanelles* (en el término de Ciutadella) y en el momento de comenzar a refrescar el tiempo, sobre el atardecer, no había regresado. Ante esta evidencia, casi al punto de la anochecida se hacía a la mar la embarcación de salvamento con base en Fornells patroneada por el veterano patrón Sebastià Fuxá ("*en Bià del Toro*"), que regresaría poco después debido a que no habían podido avistarles y estar establecida una mar gruesa que dificultaba las evoluciones de la embarcación.

Al parecer, la embarcación de pesca había salido de puerto tripulada por los hermanos Rosselló Riera, más conocidos entre sus convecinos como "*Es Patatus*", Miguel y Juan de 33 años, casado el primero, y de 30 años y soltero el segundo. A primeras horas de la mañana siguiente la embarcación de salvamento realizaba una nueva salida, que tendría más éxito aunque haría presagiar un fatal desenlace en la suerte que pudieran haber corrido los dos hermanos. Pronto descubrieron al aproximarse a la zona que se suponía debían de haber ocurrido los hechos y flotando sobre las aguas varias prendas de vestir, así como diversos aparejos de una embarcación de pesca. Al doblar el *Cap de Cavalleria* y poco antes de llegar a *Sanitja*, era avistada también la embarcación, la cual se encontraba volcada y con serias averías, aunque no podría hallarse a ninguno de los dos hermanos, ni en la misma, ni por los alrededores. Nunca fueron encontrados sus cadáveres, por lo que serían dados por desaparecidos en la mar.

Un testigo de este triste suceso fue Toni "*Neni*", un veterano pescador de Fornells, quien manifestó en una entrevista concedida al diario local "Menorca": "*Éramos varias barcas faenando y ellos fueron los que tuvieron peor suerte. Nosotros volvíamos a puerto desde la parte de poniente de Sanitja cuando ellos se cruzaron cerca de nosotros frente a s'Olla de sa Punta rumbo a poniente, delante de las tres piedras, que son una excelente pesquera de obladas. Yo estaba dentro de la barca, mi padre llevaba el timón y ellos no llevaban cebo para poder pescar. Como nosotros habíamos estado pescando "quissones" (mielgas, galludos, especie de escualos que se capturan mediante el palangre), les dimos dos para que las usaran como carnaza. Esa sería la última ocasión en que los veríamos. A partir de aquel momento comenzamos a navegar muy mal puesto que el tiempo había empeorado ostensiblemente. Todas las barcas que lograron regresar a Fornells lo hicieron en pésimas condiciones, habiendo embarcado grandes cantidades de agua...*".

Curiosamente el llaut ***Miguel Juan*** no se perdió, sino que se mantuvo a flote, aunque lleno de agua. *Neni*: "*Con una de nuestras embarcaciones cruzamos hasta la cala de Viola de Llevant y subimos a Cavalleria para poder observar los alrededores intentando descubrir algo. Inmediatamente avistamoss el bote de los hermanos que se mantenía anegado pero a flote en la zona que conocemos como Es Dormidor, casi en el extremo de la península de Cavalleria. Se encontraba llena de agua, pero sin los cuarteles ni ningún tipo de aparejo, que tras haber sido arrebatados por el temporal se habían hundido o habían sido arrastrados por la corriente, desapareciendo entre las agitadas aguas. Llegamos hasta el bote y tras amarrarle un cabo le dimos remolque hasta el puerto*".

Toni "*Roxillo*", otro veterano pescador forneller ya desaparecido, tenía presente todavía el naufragio de los "*Patatus*" cuando se le efectuó una entrevista para el diario local "Menorca". "*Eran dos pescadores que iban de 'nanses', al igual que muchos otros. El mayor de los dos hermanos era de mi quinta, Miquel, y éramos muy amigos. El otro era Joan, de apellidos, Roselló Riera. Quizás aquel accidente pudo haberse evitado puesto que no se dio la alarma hasta que fue demasiado tarde. Estábamos todos en el puerto desde bastante antes del mediodía. A última hora de la tarde, cuando me iba a dormir, vino Bià, el patrón del bote de salvamento a avisarme de que no me metiera en la cama puesto que tendríamos que salir a la mar. Yo le pregunté a dónde ibámos a ir a esa hora tan intempestiva y me contestó que no se sabía nada hasta ese momento de los dos hermanos. Se llegó a pensar que muy probablemente se habrían quedado en cualquier punto de la costa al salirles el temporal ya que al parecer habían marchado a pescar a poniente de Cavallería. Al día siguiente localizábamos el bote atrapado en "Es Passet" con un agujero en su casco. Era un mes de marzo y aquel día era muy frío. Se supone que estuvieron aguantando mientras pudieron y que incluso amarraron en el palo un trozo de papel para que los vieran desde la costa, pero se ve que se debió romper con el viento y no hubo forma de hacer nada por ellos*".

> 4.45 *DOS HERMANOS*

Un gran temporal del S se desataba en las últimas horas del 10 de enero de 1942, que acarrearía gravísimas consecuencias a unos pescadores de Ciutadella que fueron sorprendidos en esa terrible noche. Ellos eran los hermanos Cánovas Marquet, de nombre Miguel y Mateo, quienes se encontraban durmiendo a bordo de su embarcación en el paraje de la costa sur del término municipal de Ciutadella conocido como *Es Calons*, perteneciente al predio denominado *Es Banyul*. Parece ser que la barca desapareció en el transcurso del violento temporal, llevándose consigo a sus dos tripulantes, que nunca pudieron ser encontrados. La embarcación se llamaba precisamente ***Dos Hermanos*** y pertenecía a la lista 3ª de Ciutadella, estando inscrita en el folio número 60. La noticia causó gran consternación entre la población de poniente y, más, en su ambiente marinero.

> 4.46 *Bote*

Vivían en Fornells dos hermanos, pescadores de profesión, llamados Biel y Bià Sans Fuxá, más conocidos como "*es Bessons*", con los cuales solía ir bastante a pescar Toni "*Neni*" y uno de los cuales, Bià, falleció al ser alcanzado por un rayo cuando se encontraban trabajando en plena mar el 9 de octubre de 1944. La temporada de Sant Miguel y Navidad estaba transcurriendo aquel año con un tiempo para navegar bastante aceptable. Como observaran que la bonanza se mantenía, Toni "*Neni*" y uno de ellos habían decidido salir a la mañana siguiente a capturar

unos cuantos serranos pero, al presentarse el otro hermano y como también se apuntara a la idea, Toni decidió, sabiendo que tenía todos sus aparejos en la barca, aprovechar la jornada e irse por su cuenta a pescar "*d'aubes*", por lo cual esa noche tras despedirse de ambos hermanos, se metió pronto en la cama. Sin embargo, al poco rato llamaba a la puerta de su casa uno de los hermanos, Bià, que venía en busca de papel de fumar del que carecía y se había olvidado de comprar aquella tarde para llevárselo a la mar. Como Toni estuviera ya durmiendo le atendió su madre: "*Yo ya no le vi nunca más...*" manifestaría "*Neni*".

A la mañana siguiente se hacían los dos hermanos a la mar a bordo de su embarcación ***San Jaime*** con rumbo a poniente, con la idea de trabajar en la *Illa de ses Bledes*. Por su parte "*Neni*", tras salir a mar abierta, ponía a su embarcación proa a levante, hacia *Cales Morts*. Mientras este último se encontraba trabajando observó una fea nube en el "*llebetx*" (SW) e incluso escuchó un par de truenos que no le hicieron ninguna gracia pero, como aquello se disipó al poco tiempo, ya no le dió mayor importancia. Cuando estaba ya de regreso, cerca de *Cala en Tusqueta* se encontró con otra barca en la que iba un pariente de los "*Bessons*", conocido como "*es conco Tanu*", que también había salido "*d'aubes*" y como también había terminado, volvieron navegando juntos hasta Fornells. Una vez entrados, amarraron y se quedaron sentados en el mismo muelle junto a "*Ca'n Garriga*". "*No pasó mucho tiempo cuando observamos que regresaba el llaüt de los Sans, que era conducido por Biel, en un estado aparentemente muy nervioso. Llegó al muelle y no lo pudo parar. Sólamente le veíamos a él lo cual nos extrañó. Cuando volvió a intentar atracar salté a bordo para ayudarle y entonces pude ver a su hermano Bià tumbado en cubierta. Estaba muerto. Al parecer le había alcanzado un rayo procedente de aquella nube que yo había visto cuando se encontraban navegando frente a Cala Pregonda, de regreso de la Illa de ses Bledes. Le había entrado por un oído y le había salido por el recto, atravesando seguidamente la cubierta de la embarcación y perforando el casco por el costado, unos pocos centímetros sobre la línea de flotación, había entrado en el agua*".

Biel explicó que cuando sucedieron los hechos su hermano estaba gobernando la embarcación y llevaba sujeta la caña del timón. En aquellos momentos él se encontraba agazapado junto al motor, aguantando el chubasco que les estaba cayendo. Continuó explicando que al encontrarse al través de cala *Pregonda* su hermano se había incorporado de súbito. Él le preguntó qué le sucedía pero ya no le respondió. Había quedado acurrucado en la popa de la embarcación y le salía sangre por un oido. Fue una gran desgracia *"Lo ocurrido aquel día lo comentamos muchas veces, puesto que yo tenía que ir con ellos y, cuando solía hacerlo, normalmente solía llevar la caña*".

Aquellos hechos afectaron muy fuertemente a Toni "*Neni*", hasta el punto de recordarlo como si hubieran acaecido pocas horas antes cuando los relataba. Curiosamente y por esas extrañas circunstancias de la vida, tan sólo seis años más adelante él mismo sería protagonista de otro naufragio a bordo de su propia embarcación de pesca que podría haberle costado la vida.

> 4.47 *LORENZO*

Sucedió en la mañana del día 9 de diciembre de 1945, cuando se comenzó a echar en falta a la embarcación de pesca denominada ***Lorenzo***, de cuarenta palmos de eslora, propiedad de Lorenzo Llabrés Pons, más bien conocido como "*En Redó*". Además del patrón se encontraban también a bordo Antonio Comellas Pons, Samuel Llabrés, Juan Triay y el joven de catorce años de edad Pedro Seguí Noguera. La embarcación se había hecho a la mar desde el puerto de Maó para dedicarse a sus labores de pesca habituales en la zona situada entre *Ets Esqueixos* y el *Baix d'en Caragol*, en la costa sur de la Isla. La salida se había efectuado en la madrugada del día 6, siendo sorprendido en alta mar por un furioso temporal del N que se desencadenaba súbitamente y que estaría dominando la Isla por espacio de varios días. Al parecer, quienes vieron la embarcación por última vez, la situaban en las aguas de la cala de *Binibèquer*, en la costa sur de la Isla, estando el patrón intentando poner en marcha el motor. Transcurrían las últimas horas del atardecer.

El hecho es que cuando se perdía todo vestigio de visibilidad, Lorenzo Llabrés aún no había conseguido su propósito y seguía manipulando su motor. Se estuvo especulando con el hecho de que pudieran haber sido recogidos a bordo de un mercante inglés el cual, debido precisamente a ese fuerte temporal, había dejado caer el ancla y quedado fondeado al abrigo de la costa en las aguas cercanas al lugar de los hechos, pero pocos días después se conocía el desarrollo de los acontecimientos: La mar, embravecida a resultas del temporal de tramontana, había arrastrado al ***Lorenzo*** hasta las proximidades del cabo

Carbón, en la costa de Argelia, logrando entrar remolcados por una embarcación que los había encontrado cuando estaban a la deriva en el puerto de Bougie, tras un recorrido obligado de 185 millas náuticas.

La esposa del patrón había recibido un telegrama puesto por su marido a las cuatro de la madrugada del día 13 explicando los hechos. A pesar de lo intempestivo de la hora, el mensaje fue llevado a los inquietos familiares de la tripulación que celebraban, como es lógico, el feliz epílogo de la odisea.

> 4.48 *SIMOUN*

El día 16 de diciembre de 1949 era observado por el personal de guardia del semáforo de *Bajolí* una embarcación a la deriva que estaba realizando señales en demanda de auxilio. Avisada de inmediato la Ayudantía de Marina de Ciutadella, se dispuso la salida inmediata del ***Playa Pequeña***, al mando del patrón Antonio Oliva, que por suerte estaba trabajando ese día en aquel puerto, embarcando en el mismo el propio ayudante José Alemany.

La embarcación con problemas resultó ser el pesquero francés ***Simoun***, de 20 toneladas de desplazamiento y matrícula de Marsella, que había zarpado el sábado 10 de dicho puerto con rumbo a Sète. Cuando se encontraba a unas 15 millas de distancia de su punto de destino se vio sorprendido por el violento temporal de tramontana que había estado dominando la zona durante estos últimos días. Los vientos contrarios sumados a las averías sufridas en casco y motor, le dejaron a la deriva durante 6 largos días, aunque afortunadamente no resultara ningún tripulante herido y la embarcaciuón empujada hacia la costa de Menorca. Quien primero se apercibió de la presencia de la embarcación fue el armador de la barca ***Esperanza***, Guillermo Cortés, cuyo patrón Francisco Cortés se aproximó a ella viendo que se encontraban a bordo tres hombres al límite de sus fuerzas. Luego se acercó la ***Ocho Hermanos*** cuyo patrón Miguel Cerdà, más conocido como "*en Niu*", vio que hacía falta una embarcación de mayor potencia para proceder al remolque. También se hizo a la mar la balandra ***Valldemosa***, siendo finalmente el ***Playa Pequeña*** quien llevaría a cabo la operación de salvamento. El ***Simoun*** fue remolcado hasta Ciutadella donde su tripulación compuesta por los tres hombres que se encontraban a bordo, el patrón Charles Bublay; el mecánico Direne Ricci y el marinero Louis Manent, sería perfectamente atendida, de lo cual agradecieron a las autoridades tales atenciones recibidas. También cooperaron en las tareas de salvamento las embarcaciones, ***Pérez Segundo*** y ***San Miguel***, todas ellas de la Cofradía de Pescadores de Ciutadella. Al principio, la población creyó que los tres tripulantes habían sido hallados muertos, descendiendo en gran número al muelle para presenciar la llegada de los mismos.

> 4.49 *SALMERÓN*

Transcurría el 26 de junio de 1950 cuando el bote ***Salmerón*** junto a su patrón Toni Riera (más conocido como Toni "*Neni*"), se encontraba navegando en las inmediaciones del *Cap de Cavalleria*. Eran días en que los pescadores con base en Fornells se encontraban trabajando con viento de fuera (de *gregal*). Toni "*Neni*" solía trabajar en solitario, y en esos momentos había recuperado ya tanto las "*nanses*" como todos los demás aparejos de pesca. Era un hombre al que le gustaba trabajar sólo, transcurrían más o menos las nueve de la mañana y el hombre había previsto en principio entrar al puerto de *Sanitja*, puesto que corrían tiempos en que todavía el Estado les daba un cupo muy bajo de gasolina y no estaban para derrocharlo. Pero como había capturado unas cuantas langostas y no tenía donde ponerlas para mantenerlas en condiciones, decidió sobre la marcha continuar navegando hasta Fornells, lo que sería su error.

El mar había experimentado un cambio extraño y cuando viró la *Llosa del Patró Pere*, en el extremo E de la península de *Cavalleria*, embistió la embarcación un fortísimo golpe de mar que no pudo salvar de ninguna manera. Tras volcar la barca su tripulante quedó totalmente sepultado por una ola descomunal: "*Y cuando, tras un considerable esfuerzo logré sacar fuera la cabeza en medio del inmenso mar de espuma que envolvía todo lo que alcanzaba a ver con mis ojos, pude oir aún el motor de mi barca, que todavía estaba funcionando a pesar de encontrarse casi anegado. Por aquel entonces tenía yo 24 años de edad y me defendía bastante bien nadando, todo hay que decirlo*". La barca había volcado y, como tenía el cristal del vivero abierto, se



COSTA DE LA BOCANA DEL PUERTO DE FORNELLS CON FUERTE TEMPORAL

escapó el aire que podía haber servido de cámara, lo que facilitó su fácil y rápido hundimiento.

Otro pescador que se encontraba en aquellas inmediaciones cuando había irrumpido el cambio meteorológico había logrado con no pocos apuros arribar a Fornells y al llegar preguntó si "*Neni*" también estaba en puerto, a lo que le respondieron negativamente. El hombre esbozó un lacónico: "*Pues si no está aquí, ya no vendrá...*". Había muy mala mar.

Cuando "*Neni*" se encontró a flote y pudo reaccionar, recuperó como pudo uno de los cuarteles de la barca que se encontraba flotando relativamente cerca de él, así como el palo y la vela pero, cada vez que la mar le asestaba un nuevo golpe, se lo hacía soltar todo: "*Llegué a quedar golpeado y herido por todas las partes del cuerpo. Sin embargo tuve la suficiente capacidad de reacción como para averigüar la dirección de la corriente, puesto que casi siempre, con viento de fuera la corriente suele ser de dentro. Observé que perdía de vista la isla de Sanitja (Porros) y poco después las Covas de s'Ull de Sol, lo que me demostraba que estaba siendo arrastrado rápida y afortunadamente hacia tierra. Aquello me devolvió fuertes esperanzas*". Toni continuó siendo arrastrado hasta encontrarse prácticamente por el través de Cala Viola de Llevant, cuando serían ya las doce del mediodía (llevaba entonces tres horas luchando sólo en aquellas aguas). Cuando vio que podía continuar siendo arrastrado, posiblemente contra alguna rompiente que no pudiera evitar, lo soltó todo: "*Y es que si hubiera continuado dejándome arrastrar hasta la costa de En Salé, seguro que las fuerzas me hubieran abandonado y allí se hubiera perdido toda esperanza...*"

Había cogido el cuartel de la barco y el palo con la vela para que le sirvieran de salvavidas, puesto que había escuchado durante muchos años a los más mayores del pueblo pesquero que: "*...quien quería ir por si sólo en el agua no llegaba a ninguna parte...*". La suerte es que cala *Viola de Llevant*, a pesar de que está lleno de piedras, éstas tienen su superficie bastante lisa y es muy difícil que puedan producir heridas en caso de rozar con ellas, lo que podía ocurrir muy fácilmente. Y así, como pudo llegó hasta tierra y continuando materialmente arrastrándose se puso a seguro. Cuando en la población comprobaron que el hombre no llegaba, se hicieron a la mar varios hombres a bordo del bote salvavidas en su ayuda, poniendo rumbo a *Sanitja*, que era el lugar que suponían se encontraría la embarcación de permanecer aún a flote. Toni, que ya estaba en tierra, les hizo señales. Ante las insinuaciones que le hicieron desde el bote de que se metiera en el agua y nadara hacia ellos, como es lógico, nuestro hombre se negó en redondo, así que, otro gru*po de* voluntarios que había tomado un coche y se había dirigido hasta las inmediaciones de Sanitja por el camino para realizar la búsqueda desde tierra, lo localizó y recogió cuando éste se encontraba totalmente exhausto sobre el acantilado.

Había tragado grandes cantidades de agua de mar durante su aventura y se encontraba bastante mal por lo que, sin pérdida de tiempo se lo llevaron rápidamente hacia Fornells. Después de este episodio Toni estuvo bastante mal, no pudiendo comer correctamente ni poder


ZONA DE LA CALA VIOLA DE LLEVANT. EN EL CENTRO, ESCULL DE SA SATGETIA

sorber agua durante bastante tiempo. Sin embargo y a pesar de haber perdido su barca, decidió en un supremo esfuerzo continuar aliendo a diario embarcando en el bote de su primo Toni, para lo cual unieron sus aparejos de *nanses*. Pero tuvo que desplazarse varias veces a Barcelona para ser sometido a severos chequeos puesto que el accidente había dejado mella en su cuerpo. Sus familiares decidieron entonces buscarle trabajo en tierra y se trasladó a vivir a Maó, dejando por una temporada de tener su existencia directamente ligada a la mar.

Así pasaron los años y más adelante todo volvió a empezar: comenzó a trabajar a bordo de las motoras de Transportes Militares de la *Mola*, después en las barcas del bou, y terminó por comprarse una nueva embarcación de 25 palmos, un *llaüt* de madera construido por el "*mestre d'aixa*" mahonés Petrus, que es la que tenía últimamente y de la cual se sentía muy orgulloso. Toni: *"La familia me hizo ponerle el nombre de "Toni", ya que no querían que le pusiera el de "Neni", que es un apodo que me viene por parte de mi padre y que es como me conoce todo el mundo, hasta que decidí definitivamente ponerle este último, tal y como yo quería*".

> 4.50 *JOSÉ*

El viernes 30 de agosto de 1957 se hacía a la mar desde Ciutadella y con cuatro tripulantes a bordo la embarcación denominada ***José***. Ocurrió que durante esa jornada de pesca y mientras sus tripulantes estaban faenando al igual que otras embarcaciones del mismo puerto, se desencadenó una fortísima y violenta tempestad que puso a todos ellos en serios problemas para mantener su integridad. Por ello, comenzaron a dirigirse rápidamente en busca de la seguridad del puerto. Todas, menos la ***José***. Cuando las demás tripulaciones observaron que no había regresado ni se la divisaba en el horizonte, comenzó a especularse con la posibilidad de que se hubiera refugiado en cualquier otra cala de la zona, no dándole más importancia al hecho. El temporal cesó y poco a poco volvió la normalidad. Sin embargo anochecía y la embarcación con sus cuatro tripulantes ni regresaba a puerto ni había dado señales de vida, por lo que comenzó a cundir la alarma entre la población y su ambiente marítimo. Por ello, se hicieron a la mar varias embarcaciones convenientemente tripuladas con la intención de auxiliarles si hubiera surgido algún problema. No encontraron rastro alguno, volviendo a puerto entrada ya la noche. Se dio la casualidad de que la estación costera "Palma radio" difundiera a última hora un aviso a los navegantes en el que se daba cuenta de que "*Cuatro náufragos de nacionalidad española habían sido rescatados por un mercante de bandera italiana*", lo que hizo renacer la esperanza por la suerte de José Arana, Bartolomé Cifré, Diego Sanz y Carlos Moreno, pescadores profesionales y con habilidad manifiesta en la mar, que así se llamaban los tripulantes de la ***José***. Otra noticia que trascendió en el ambiente del puerto fue que los

tripulantes de otra de las embarcaciones que se encontraban cerca de la embarcación desaparecida al iniciarse el temporal, les sugirieron volver a puerto visto el mal cariz que iba tomando el cielo, algo que según parece rechazaron en un primer momento, continuando con sus trabajos. La tempestad estuvo formada por tres o cuatro "*caps de fibló*" encadenados, que duraron poco más de una hora, originando durísimas rachas de viento y violentos torbellinos, tanto en la mar como en tierra. Lo realmente cierto es que nada más se supo de ellos. El comandante de Marina de Menorca nombró Juez Instructor del expediente al A.N. don Juan Muntaner, ayudante de Marina de Ciutadella.

> 4.51 *VALLDEMOSA*

El 17 de febrero de 1960 el pesquero ***Valldemosa***, con base en el puerto de Ciutadella, se hizo a la mar como era habitual para realizar sus labores de pesca. Al encontrarse a 12 millas náuticas de Fornells sufrió una avería de máquina que lo dejó al pairo. No había forma de poder solucionar el problema, por lo que su patrón optó por izar la vela, ya que se contaba con un viento favorable del NE y poner rumbo de regreso a Ciutadella. Al propio tiempo intentaba lanzar un mensaje de socorro por radio como medida de seguridad y poder alertar y tranquilizar tanto al personal de tierra como a los familiares de la tripulación por la tardanza acumulada. Ya de noche y navegando propulsados por el viento, decidieron lanzar bengalas de socorro que no serían avistadas por nadie. Tampoco respondería a su mensaje por radio estación alguna al hallarse, muy posiblemente, en zona de sombra al estar muy próximos a tierra.

A las cuatro de la madrugada y tras un nuevo intento eran contestados por la costera Palma radio que acusaba recibo de su llamada. En el mensaje especificaban que se encontraban al través de *sa Farola Nova* (faro de *Punta Nati*), que la estación de radio entendía como "*situados al través de La Mola*" y procedía a avisar inmediatamente a la Estación Naval de Mahón. Partió una embarcación desde dicho centro de la Armada y, lógicamente, en los alrededores de la *Mola* no encontraron a nadie. Entretanto, el ***Valldemosa*** había llegado a la bahía de Ciutadella y como no tenía maniobrabilidad para acceder al puerto con las circunstancias meteorológicas claramente adversas existentes en ese momento y amarrar, optó por fondear en su bocana. A primeras horas de la mañana, un pesquero local le remolcó hasta su apostadero en el interior del puerto, amarrándose sin mayor dificultad. Todo finalizó felizmente salvo el natural susto habido entre los familiares de la tripulación.

> 4.52 *CORDOBESA*

Pero no solamente ocurrían los accidentes debido a circunstancias puramente meteorológicas. El martes 1 de diciembre de 1970, cuando habían transcurrido apenas unos minutos de las cuatro de la tarde y, tras sus operaciones de descarga en el puerto de Ciutadella, se hacía a la mar el motovelero denominado ***Berta Costa***, de la matrícula de Eivissa, rumbo a Barcelona al mando de su patrón don José Cardell Juan. La otra embarcación implicada en este siniestro, dedicada a las labores de pesca y llamada ***Cordobesa***, con base en el mismo puerto, de 5,20 metros de eslora por 2,00 metros de manga, se hallaba situada a media milla escasa de la bocana del puerto y su patrón, Gabriel Cerdá Cifré, estaba por la labor calando sus redes como era su trabajo habitual. De pronto, se percató de que el motovelero dirigía su proa directamente hacia su posición, por lo que inmediatamente comenzó a gritar intentando alertar a la tripulación, algo que no conseguiría; así que, con la suficiente sangre fría y viendo que allí iba a ocurrir algo inevitable, se despojó de su calzado y de su ropa de abrigo, echándose al mar al propio tiempo que continuaba gritando. Nadó con fuerza para apartarse del rumbo de la mole que se acercaba implacable hacia su frágil embarcación, a la que iba a dar un tremendo impacto. Tuvo que nadar además con la suficiente precaución para no quedar enredado entre sus propias artes de pesca, que hubieran resultado una trampa mortal.

Pero, quizás deslumbrados por los fuertes rayos del sol de la tarde y realizando su rumbo habitual hacia el W para salir del resguardo de la costa y poder remontar seguidamente hacia el N, no logró ningún miembro de la tripulación del ***Berta Costa*** percatarse de la presencia de la pequeña embarcación de pesca justo en medio de su derrota. No tardó en producirse la colisión con el consiguiente destrozo y hundimiento de la ***Cordobesa***. Sería entonces cuando los hom-

bres que se encontraban a bordo lograrían escuchar los gritos del desesperado pescador que luchaba por mantenerse a flote en el agua, maniobrando para virar en redondo y poder lanzar un salvavidas al infortunado náufrago. Tras treinta largos minutos conseguían por fin su objetivo e, izándole a bordo, entraban nuevamente de regreso a puerto. Afortunadamente no llegaron a ocurrir desgracias personales en esta ocasión, aunque se perdería la embarcación y todas las artes de pesca que se encontraban a bordo, yéndose a pique, con el consiguiente susto recibido por Gabriel Cerdá. En la tarde del día 5, un equipo formado por el Ayudante de Marina don Casimiro Pérez, el suboficial don Bienvenido Rihuete, el presidente de la Cofradía de Pescadores de Ciutadella Domingo Moll, el buceador de la Compañía Atlántica de Dragados S.A. que estaba llevando las obras de dragado del puerto, Cristóbal Peralta, y varios familiares del pescador se hacían a la mar con el fin de localizar y estudiar "in situ" las posibilidades de recuperar la embarcación naufragada. La localización se hizo efectiva en no mucho tiempo, gracias a las enfilaciones facilitadas por el propio pescador. Tras ello, el buceador hizo un par de inmersiones, logrando localizar la embarcación en la segunda de ellas. Tras analizar su estado, explicó la situación al resto de la expedición que esperaba en la superficie: tendría que extraerse el casco del lodo, que ya empezaba a aprisionarla y, suspendida entre dos aguas, remolcarla hasta el puerto de Ciutadella.

Nuevamente se sumergería Peralta y tras trincar el casco, comenzaba la operación de arrancarla del fondo, que resultaría laboriosa puesto que el casco estaba siendo soldado por el lodo. Una vez suspendida, y cuando a través de las aguas podía percibirse claramente la silueta de la embarcación, a velocidad extremadamente lenta comenzó a ser reconducida a puerto, a donde se llegaría ya anocheciendo, por lo que se decidió abarloarla al pie de la grúa del Club Nàutic Ciutadella. A primera hora de la mañana siguiente comenzaban las operaciones de reflotamiento, y a las nueve la grúa la embragaba y dejaba sobre el muelle a fin de que los maestros de ribera locales valorasen los daños y posibilidades de recuperación. El dictamen fue que los daños recibidos eran de bastante consideración, aunque recuperables, por lo que resultaba factible su reparación. Así se hizo, y poco tiempo después la embarcación era devuelta al agua para continuar con su actividad usual.

> 4.53 *ANTONIETA*

Otro accidente que pudo derivar a mayores ocurría al comenzar a clarear el día 8 de mayo de 1975, en que la barca de pesca con base en el puerto de Ciutadella y 38 palmos de eslora con un motor Perkins de 3 cilindros, ***Antonieta***, se hacía a la mar, llevando a bordo a su patrón Gabriel Cerdá Cabiró y al tripulante de éste Jaime Martí, dispuestos a cumplir con su trabajo. Se trataba de una jornada de carácter festivo (La Ascensión) y era el deseo de ambos trabajadores de la mar regresar pronto a tierra para pasar el día en compañía de sus respectivas familias. Aquel día había un poco de "*estropeig*" (la mar se encontraba entre rizada y marejadilla). Al hallarse a unas cuatro o cinco millas de distancia de la bocana del puerto y sobre el lugar popularmente conocido como *Sa Barra*, pararon su motor para iniciar la faena de levar las "*filères de nanses*". Al poco tiempo observaban las evoluciones de un yate tipo goleta que navegaba a vela y motor, acercándose lentamente a la zona. Como fuera algo habitual, continuaron con sus quehaceres sin darle mayor importancia y más al comprobar que el rumbo que hacía la embarcación de recreo quedaba bastante abierto de su situación. Pero no transcurrirían muchos minutos cuando pudieron comprobar estupefactos que el yate había variado sensiblemente su rumbo inicial y su proa se dirigía directamente hacia donde se encontraban ellos. No pudieron reaccionar, puesto que todo se desarrolló en un cortísimo espacio de tiempo. El yate, del cual no era visible ninguno de sus tripulantes en cubierta, entró en colisión contra la proa del ***Antonieta***. El patrón le dijo al tripulante que comprobara rápidamente los daños puesto que si no fueran de consideración podrían colocarle una lona como pallete de colisión y poder ser remolcados hasta puerto. El tripulante lo miró y contestó que existía una importantísima brecha y que la proa había quedado totalmente astillada, pues era de construcción de madera, lo que hizo entender que allí no había nada que hacer, ni contaban siquiera con el mínimo tiempo para intentar salvar algo. Inmediatamente se despojaron de sus prendas de agua y botas y, tras colocarse los chalecos salvavidas, se echaron al mar, al mismo tiempo que su barca, su medio de vida, emprendía su trágica y última singladura para dirigirse hacia el fondo. Con el impacto de la colisión, los tripulantes del yate se habían dado perfecta cuenta de que algo anormal había sucedido y viendo la barca que

se hundía, comenzaron a buscar desesperadamente a sus ocupantes que, tras ser localizados, fueron izados a bordo con bastante dificultad debido al estado de la mar. Seguidamente pusieron rumbo a Ciutadella haciendo entrada poco después de las diez de la mañana.

Era el propietario del yate Mr. P. Griebel. La embarcación, denominada ***Rena***, había zarpado hacía un mes del puerto de Kiel (Alemania) con rumbo a Antibes, llevando a bordo al propietario de la misma, a un marino de la reserva activa de aquel país, que actuaba como capitán y se dedicaba a realizar traslado de yates entre puertos. Habían atravesado el Canal de la Mancha con bastante mal tiempo y parece ser que el piloto automático no respondía como debiera de hacerlo al haber sufrido un recalentamiento. Como el propietario no tenía práctica en el manejo de embarcaciones, cuando el capitán necesitaba descansar, solía poner el piloto en marcha. En esa ocasión, tras avisar al armador que vigilara la proa, puso el piloto y se fue a dormir un rato. El propietario reconoció en tierra que había observado la barca de los pescadores ciudadelanos por su proa, pero como iban bastante abiertos no creyó que fuera a suceder nada. Cuando se dio cuenta era ya demasiado tarde. La Comandancia de Marina, a través de la Ayudantía del puerto de Ciutadella, se hizo cargo de las gestiones que iban a resultar más ágiles de lo esperado debido a la inexistencia de daños físicos a los tripulantes y al reconocimiento de la autoría de los hechos por parte del yate agresor.

El armador manifestó que el barco tenía un seguro que cubriría el siniestro o, en caso contrario, él mismo se haría cargo de los gastos ocasionados. Tras un contacto entre bancos de Ciutadella y Alemania y un completo acuerdo entre propietarios sobre el valor del "Antonieta" y sus aparejos de pesca, se hacía efectivo sin más el importe de los daños materiales, con lo que quedaba zanjado el suceso. Al propietario del yate no le salieron bien los trámites al principio puesto que, contrariamente a lo esperado, su casa aseguradora no aceptaba el documento redactado que hacía referencia a lo sucedido. Como el hombre tenía un chalet en Eivissa, mandó un conocido suyo con el ruego de que se hiciera cargo de la gestión. Se redactó el documento nuevamente y esta vez si fue admitido. Cerdá, al recordar los hechos acaecidos, afirmó que el propietario de había llamado para comunicarle "... *que el próximo año vendría a vernos, pero el pobre falleció. Vinieron la viuda, su hijo y el capitán, que residía en Francia y quiso sumarse al acto. Fuimos a cenar a un restaurante del puerto. Tras la pérdida de la embarcación y como estábamos en plena temporada de langosta me fui a Mallorca en busca de una nueva y en Cala Ratjada compré la que tuve últimamente, que tenía tan solo un año desde que saliera del astillero y que le puse el nombre de* ***Llum i Vida****, de 43 palmos de eslora. Al cabo de una semana ya estaba en Ciutadella*".

> 4.54 *SAN RAFAEL*

En la madrugada del lunes 3 de diciembre de 1979 se hacía a la mar el pescador con base n el puerto de Ciutadella Joan Marquès Bagur a bordo de su bote ***San Rafael***, dispuesto a levantar unos calamentos de palangre que había dejado fondeados el día anterior en las inmediaciones de la cala de *Santa Galdana*. Su única compañía a bordo era su fiel perro que tenía por nombre "*Petit*". Como transcurriera gran parte de la tarde y el hombre no regresara, comenzó a cundir la alarma entre sus familiares y los medios marítimos locales, en el seno del cual gozaba de gran popularidad. Alertada, pues, la Ayudantía de Marina, se comenzaba a organizar una expedición con el fin de localizar al pescador desaparecido, sobre cuyo suceso comenzaban a especularse las más diversas opiniones: desde un abordaje por un buque que navegara por la zona, a un desvanecimiento del patrón. Bien era cierto que en los últimos días se había quejado de continuas jaquecas y molestias. Por otro lado, la mar presentaba un excelente aspecto esos días, por lo que se descartaba de antemano la posibilidad de que la embarcación hubiera llegado a zozobrar, ya que las circunstancias eran desde luego totalmente adversas para que ello pudiera ocurrir.

Montada la operación de búsqueda de la embarcación desaparecida y su patrón, se hicieron a la mar varias embarcaciones de la Cofradía de Pescadores de Ciutadella, además de una unidad del S.A.R., efectivos de la Cruz Roja del Mar y otros, coordinados todos por el ayudante de Marina don José Villalonga, estableciéndose el centro de operaciones en el restaurante del puerto *Ca'n Manolo*, propiedad de don Manuel Plens, desde donde se recibían y expedían todo tipo de llamadas telefónicas al respecto. Los primeros resultados fueron desalentadores al no encontrar el menor vestigio que delatara la presencia de la embarcación desaparecida en la zona. El balance de la operación fue que llegaran a localizarse los palangres, puesto que continuaban en su sitio. Sin embargo, cuando las operaciones aéreas se estaban dando ya por finalizadas y cundía

el desánimo, el industrial zaragozano don Pedro de Wenetz, poseedor de una vivienda de veraneo en el acantilado de la bahía de Ciutadella, ofreció al señor Villalonga la posibilidad de trasladar dos helicópteros de su empresa Semillas Agrar S.A. desde Zaragoza a Menorca para participar en la búsqueda. Éste no lo dudó ni un momento y aceptó la oferta de inmediato. Como sucediera que esos días existía una espesa niebla en la parte oriental de la Península, los dos aparatos fueron desmontados y transportados por carretera hasta Sant Carles de la Ràpita, donde fueron montados nuevamente, cruzando hasta Menorca. El Ayudante de Marina embarcó en uno de los aparatos y comenzaron a peinar minuciosamente la costa y sus alrededores.

El jueves 6 escudriñaban un área de 75 millas, el viernes otra de 120 millas, llevando su radio de acción hasta la misma costa argelina. No pudieron sobrevolar su área de soberanía debido al tiempo exigido por ese país para la concesión de los permisos correspondientes, por lo que decidieron regresar a la zona de las Illes Balears, cuarteando a partir de esos momentos la costa sur de Mallorca, el archipiélago de Cabrera y sur de Menorca. Ello tenía lugar en el transcurso del día 7. Cuando se encontraban sobre el archipiélago de Cabrera, en una calita de la costa del islote denominado Imperial, pudieron observar una mancha blanca en uno de sus recodos, por lo que fijaron en ella su atención. Al bajar a una altura razonable, pudieron constatar que se trataba de la embarcación buscada, que se mantenía perfectamente a flote y en su cubierta se encontraban el patrón y su perro.

Una vez en tierra y en el intento de querer acercarse a la embarcación, encontraron al perro, al que se suponía hambriento por no comer en varios días, que estaba sumamente nervioso y que defendía la embarcación frente a los miembros del equipo que pretendían abordarla. El señor Marquès se encontraba con las piernas metidas en el escotillón, pero caído sobre su costado derecho y sobre el timón. Era cadáver. Mientras los hombres que se encontraban en tierra controlaban al fiel guardian del infortunado pescador, el helicóptero continuaba hasta Cabrera para dar parte de lo sucedido, por lo que inmediatamente varios miembros de la Guardia Civil se personaban en el lugar del descubrimiento. El helicóptero regresó y tras aterrizar para embarcar el cadáver lo transportaba hasta Palma de Mallorca, en donde se daba cuenta de haber hallado al desaparecido a la autoridad de Marina.

Los hechos demostraban que el pescador había fallecido por causas totalmente naturales mientras navegaba, quedando la embarcación a merced de las olas y la corriente, que la transportaron hasta el mencionado archipiélago donde quedaría retenida en una de sus calas. La noticia del hallazgo causó gran consternación entre la población de Ciutadella, en donde era una persona muy apreciada.

Los helicópteros que tomaron parte en las operaciones fueron el ***EC-CMB*** y el ***EC-CQA***, realizando un rastreo total de más de 2.400 millas náuticas, siendo sus pilotos los profesionales Tomás Gallego, Santiago de Servet, Javier Santodomingo, Laureano Medina, Jaime Veguer y Francisco Valencia. Por lo que respecta a Joan Marquès, estaba casado y era padre de dos hijos.

> 4.55 *ISABEL*

La embarcación de pesca con base en Ciutadella denominada ***Isabel*** fue alcanzada por un rayo el domingo 10 de octubre de 1982 cuando su patrón don Jorge Pons Genestar, su hijo Miguel y un amigo de éste se habían hecho a la mar para seguir de cerca una prueba de natación que se había organizado para esa fecha consistente en realizar la travesía a nado entre las islas de Mallorca y Menorca.

Convenientemente pertrechados para hacer las horas que fueren necesarias, habían salido del puerto de Ciutadella sobre las ocho de aquella mañana, con unas condiciones meteorológicas buenas, ya que ni tampoco se habían anunciado perturbaciones dignas de tener en cuenta puesto que de haberlas, la prueba obviamente se habría aplazado.

Al poco tiempo el patrón observaba preocupado que el cielo comenzaba a encapotarse, cambiando rápidamente de cariz hasta el punto de amenazar tormenta inminente. Pero siendo como era hombre acostumbrado a aguantar tormentas en la mar, decidió permanecer en la zona y seguir el desarrollo de la prueba deportiva. Pero la cerrazón aumentó más aún, comenzando a saltar las chispas eléctricas y a retumbar por doquier los truenos. Los rayos eran perfectamente visibles y caían con fuerza en la mar. A pesar de ello el patrón se mantuvo sereno y no se asustó de ver la tormenta puesto que no era la primera vez que se encontraba en situación semejante dada su dilatada trayectoria profesional.

Se encontraban a unas cinco millas de la costa y el agua comenzó a caer con gran intensidad. De pronto se oyó una fortísima explosión en la parte de proa de la ***Isabel***, al propio tiempo que

vibraba la embarcación víctima de una fuerte convulsión. Pudo observarse perfectamente que el palo, en cuya parte superior llevaba incorporadas las luces de situación, se astillaba, aparecía un boquete en la parte de babor de la proa, y se quemaba al mismo tiempo parte de la instalación eléctrica. Pero no acabaría aquí la cosa puesto que la chispa, en su recorrido, hacía saltar uno de los escotillones, quemaba dos salvavidas, segaba uno de los soportes del motor y uno de los tubos del gasóleo. La explosión, por si faltara aún espectacularidad, había hecho saltar también los cristales laterales de la cabina del piloto. La sorpresa y el susto por lo que allí hubiera podido pasar fue dispar para los que se encontraban a bordo. Sin que nadie la hubiera tocado, la embarcación había dado por si sóla un giro de 180° sobre su eje horizontal, y del rumbo a levante en que habían estado hasta entonces navegando, actualmente estaban yendo hacia poniente.

Una vez sobrepuestos del episodio, que si les hubieran anunciado lo que les iba a pasar, nunca se lo hubieran creído, de acuerdo con el compás de a bordo pusieron rumbo a la costa menorquina, la que alcanzarían tras cuarenta y cinco minutos: "*...los más largos de mi vida...*" manifestaría al poner pie a tierra su patrón. Los tres tripulantes no sintieron miedo a bordo en ningún momento, aunque sí, un gran respeto por todo lo que allí acababa de sucederles. Y no era para menos.

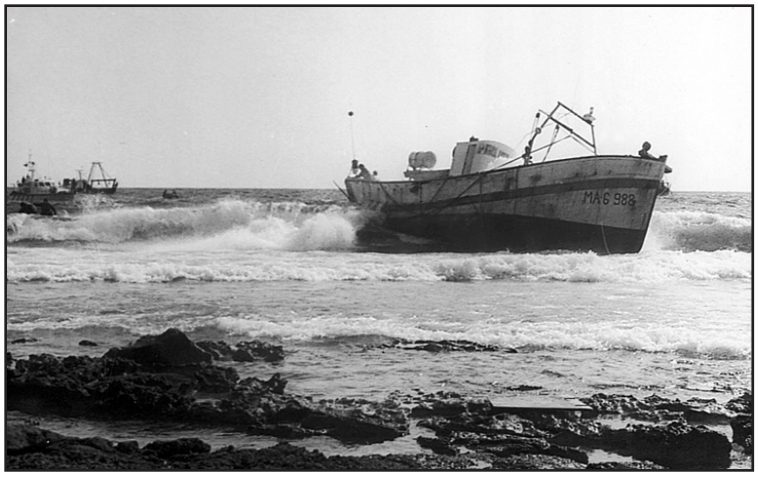
> 4.56 *OLIU*

Si bien el episodio anterior tuvo un final feliz para sus protagonistas, ya que no se registraron desgracias personales para los tripulantes, tan sólo dos días después, en otra embarcación pesquera del puerto de Ciutadella, ocurría un accidente laboral en la mar que afectaría seriamente a uno de los hombres que se encontraban a bordo. Sucedía a bordo de la barca denominada ***Oliu***. Ocurrían los hechos el 12 de octubre de 1982. La embarcación había salido a trabajar esa madrugada llevando a bordo a uno de sus tripulantes, el joven de veintidós años Jesús Sevilla. Al cabo de unas horas, al estar trasegando con los aparejos de pesca, tuvo la desgracia de que los mismos se enredasen en uno de sus pies, concretamente el derecho, con la fatalidad de ser seccionado instantáneamente. Arrastrado por las propias artes de pesca, desaparecería hundiéndose en el agua. Corrieron inmediatamente sus compañeros a socorrerlo, haciendo cuanto estaba en su mano para intentar detener la hemorragia provocada por la aparatosidad del accidente. El patrón del barco, Bartolomé Parrom, saltó al radioteléfono de a bordo llamando a la costera Palma-radio solicitando ayuda y dando parte del accidente y la posición del barco. El operador de la estación lo conectó inmediatamente con el Servicio Radiomédico del Instituto Social de la Marina desde dónde uno de los facultativos de turno procedió a transmitirle todos los pasos necesarios a realizar para aplicar unos primeros auxilios garantizados al infortunado marinero, e intentar cortar la aparatosa hemorragia producida. Seguidamente comunicó la estación a la Comandancia de Marina de Menorca el suceso y tras comenzarse a coordinar la asistencia en tierra del accidentado se daba orden al pesquero de poner rumbo a puerto. Una vez entraron en Ciutadella observaron que en el muelle les aguardaban una ambulancia y un facultativo que se harían cargo del joven al que trasladarían al Hospital Virgen de Monte Toro de Maó, en donde se le practicarían el resto de atenciones necesarias.

El estado del joven Jesús Sevilla fue calificado, por supuesto, de "grave" quedando internado en el centro sanitario aunque sin riesgo de su vida.

> 4.57 *JOVEN DIEGO*

En las primeras horas de la mañana del 22 de abril de 1988 embarrancaba en unos escollos cercanos a la *Platja de l'Aire*, en el punto conocido como *Punta Prima*, el barco de pesca tipo bou ***Joven Diego*** en que, tras quedar encajado entre las rocas, los fuertes y recios embates de la mar comenzaron a castigarlo, hasta acabar por destrozarlo. La tripulación había sido rescatada momentos antes por miembros de la Cruz Roja del Mar pertenecientes a la base de Maó. Tras finalizar las operaciones, fueron trasladados hasta *Calesfonts* (Es Castell), mientras su patrón era internado en la residencia sanitaria Virgen de Monte Toro. Momentos antes habían sido atendidos también por el personal facultativo del centro dos tripulantes pertenecientes al bou ***Rosa Santa*** que habían intervenido en las operaciones de salvamento y, por culpa de un violento golpe de las olas, habían sido materialmente lanzados sobre las rocas, sufriendo una conmoción que hizo aconsejar un reconocimiento médico. En el salvamento, además del ***Rosa Santa***,



intervino igualmente el bou de casco de hierro y mayor potencia de motor ***Port de Llansá***, una patrullera de la Armada española con base en Maó y otras embarcaciones de pesca.

El siniestro había tenido lugar sobre las cinco y cuarto de la mañana, aunque la tripulación no pudo ser rescatada hasta varias horas más tarde como consecuencia del estado de la mar, cuyo violento oleaje impedía cualquier intento de aproximación. También es cierto que los miembros de la tripulación se resistieron hasta el último momento a abandonar su barco. Tras haber estado insistiendo reiteradamente el delegado de la Cruz Roja del Mar, don Juan Cabrera, accedieron por fin a lanzarse al agua, desde donde fueron recuperados uno a uno con auxilio de una neumática. El patrón del pesquero naufragado, don Miguel Moreno, fue el último en abandonar el barco, lo que haría conminado por un hombre-rana de la E.N. de Mahón, haciéndole asirse a una rueda salvavidas que mantenían sujeta por una rabiza.



El pesquero tenía base en el puerto de Ciutadella aunque habitualmente operaba en las aguas del sudeste de Sant Lluís, utilizando como base provisional el puerto de Maó. Se da la circunstancia de que el barco había sido ya objeto de un sabotaje estando en su base de Ciutadella, al serle introducida gravilla en sus depósitos de combustible y aceite por parte de unos desaprensivos. Había sido adquirido hacía poco más de un año y su patrón, a raíz del accidente acaecido, sufrió un fuerte shock, quedando prácticamente en coma por espacio de varias horas, hasta que afortunadamente logró recuperarse.



Sin embargo, el drama comenzaría a gestarse en los días siguientes, ya que el barco, que había costado a su patrón (que era al propio tiempo el armador) la suma de diez millones de pesetas, no podía hacer efectivo su seguro puesto que en el momento del accidente se encontraba aún en fase de trámite. Sus tres tripulantes estaban afiliados a la Cofradía de Pescadores de Porto Colom (Mallorca) y parece ser que dicha cofradía se desentendió en



principio de ellos, por lo que tuvieron que ser auxiliados por la de Maó. El patrón comenzó a pasar a partir de esos momentos las semanas más amargas de toda su vida.

Tras el accidente, la costa de *Punta Prima* se hallaba repleta de trozos de tablazón y otros múltiples restos del barco accidentado, tras haberse diseminado por todo el entorno. La causa del accidente parecía ser un fallo humano. El caso es que nada de a bordo había logrado salvarse: ni las artes de pesca, ni la electrónica; ni tan siquiera el motor. De su historial se desprende que, precediendo a Ciutadella, el ***Joven Diego*** había tenido como base a Porto Colom, puerto que está situado en el término de Felanitx. Al vivir la tripulación a bordo del barco, que estaba constituido como su único hogar, se quedaron sin todos sus efectos personales, incluida la vestimenta. Dos de ellos eran naturales de Bermeo (País Vasco), mientras que el tercero era natural de Málaga.

En tales condiciones, por cuenta de la Cofradía de Pescadores de Maó, que presidía don Gabriel Morro, fueron alojados en la Pensión Reynés. Al final, la Cofradía de Porto Colom se ofreció a recolocarlos, aunque los desplazamientos hasta la isla vecina debían de correr de sus respectivos bolsillos. El patrón explicaría las circunstancias que habían derivado en el accidente y pérdida del barco: tras hacerse a la mar desde Maó a las cuatro y treinta y cinco de aquella fatídica mañana, pusieron rumbo al punto en donde se encontraban caladas las nasas que utilizaban para la captura de la gamba (más o menos, a 4 millas de la *Illa de l'Aire* y 8 del *Cap de ses Penyes*). En el momento de ocurrirles el accidente navegaban sin prisas; habían dejado las boyas de la bocana de Maó y habían puesto proa a la *Illa de l'Aire*. Parece ser que el patrón se hizo daño, posiblemente debido a los bruscos movimientos del barco debido al estado que presentaba la mar, y había cedido el gobierno del mismo a uno de sus tripulantes. El caso es que sin saber cómo ni por qué, una fuerte convulsión se hizo sentir a bordo, y quedaron inmediatamente inmovilizados. Se habían acercado en demasía a tierra y, cuando quisieron darse cuenta de ello, tenían frente a ellos la *Punta Prima* y era demasiado tarde para abrirse. "*Me mantuve a bordo hasta el último momento. Más bien hasta que comprendí que era muy peligroso intentar permanecer por más tiempo puesto que todo se venía abajo. Mi última maniobra fue intentar botar el bote de salvamento, en un intento de salvar algunos de los equipos más valiosos y la documentación de a bordo. Todo resultó completamente inútil...*". Sobre las doce del mediodía el temporal conseguía su objetivo y el barco se rompía en mil pedazos, mientras todos sus equipos y enseres quedaban desperdigados a lo largo de la costa. Una pareja de la Guardia Civil fue puesta en vigilancia para evitar el pillaje.

> 4.58 *MARINETE*

Otro suceso acaecido en este sector se refiere al acontecido el domingo día 16 de diciembre de 1990, tras haberse hecho a la mar a bordo de su *llaüt* de 28 palmos denominado ***Marinete***, dispuesto a pescar, el vecino de Ciutadella Juan Marqués Calafat, de 52 años de edad. No era en este caso un profesional como los anteriores, pero sí estaba considerado como un buen aficionado a la pesca y por ello tenía como práctica habitual el hacerse a la mar todos los fines de semana para llevar a cabo su afición favorita. Durante esa semana había salido en dos ocasiones, el viernes y el sábado, llevando consigo a su hermano. Y el domingo tenían que salir juntos nuevamente pero como fueran ya las seis de la mañana y no apareciera su compañero de pesca, había decidido hacerse sólo a la mar, aunque con la intención de volver a tierra sobre las diez, que también era la hora habitual de regreso. Sobre las ocho y media, otros pescadores le habían situado al través del *Cap de Banyos*, en las inmediaciones de la ubicación del hotel Farragut. Pero el hombre no regresó a las diez, ni tampoco a las diez y media, ni a las once. El tiempo había refrescado sensiblemente y donde hasta entonces había sido calma, se había establecido un viento del N que soplaba racheado con puntas de fuerza 6. La mar empujaba alborotada y, en tierra, la familia comenzaba a inquietarse para hacerlo poco después diversos amigos de Marqués pertenecientes al ámbito portuario. Vista la situación, se decidió no esperar más y poco después se hacían a la mar varias embarcaciones tripuladas por amigos suyos, que partían en su busca. Más tarde zarpaban los bous ***Vicenta*** y ***Mares del Sur***, pero las horas iban pasando y los resultados seguían siendo negativos. A primera hora de la tarde se agregaba el ayudante de Marina de Ciutadella que había sido informado del hecho, sumándose una embarcación con su dotación de la Cruz Roja del Mar. Se alertó al SAR, que hizo presencia y estuvo colaborando en la búsqueda hasta el atardecer. A la mañana siguiente la zona de búsqueda se extendía desde el *Cap de Cavalleria*, por la parte N, hasta la cala de *Santa Galdana*, por el S. Nada se sabía y nada se supo de lo sucedido a Juan Marqués, aunque su familia se extrañara del hecho de que no se hubiera recibido mensaje de socorro alguno por parte del mismo, aun estando dotado el ***Marinete*** del correspondiente equipo de señales luminosas y de radioteléfono sistema VHF. El día 21 se entendían por concluidas todas las operaciones de búsqueda, dándose al infortunado pescador por desaparecido en la mar.

> 4.59 *ISABEL*

En la tarde del miércoles 25 de agosto de 1993, la embarcación dedicada a las labores de pesca denominada ***Isabel*** resultó abordada por un velero de bandera inglesa. Los hechos tuvieron lugar en la bahía de Ciutadella y el resultado fueron diversos desperfectos de consideración tanto en la cabina de mando como en la popa. La ***Isabel*** medía 9 metros de eslora, siendo propiedad del patrón ciudadelano Jordi Pons, el cual se hallaba manipulando sus redes en el momento de ocurrir los hechos. Resultó abordado en su popa por el velero denominado ***Accolade***, que le reventaba la aleta y le arrancaba la cabina de su asiento. Se especuló con la posibilidad de que el velero estuviera navegando con el piloto automático conectado y su patrón no estuviera pendiente de lo que pudiera tener frente a su proa, por lo que no se percataría de la presencia de la embarcación en plena faena. Sin embargo el patrón inglés manifestó que manejaba el timón manualmente y que estaba navegando a vela. Una vez en tierra el perito tasó los daños en unas 400.000 pesetas, que el barco causante abonó sin ningún problema, por lo que no llegó a formalizarse denuncia.

La ***Isabel*** es la misma embarcación que resultó alcanzada por un rayo años atrás, accidente que también se describe en esta obra.

> 4.60 *BONANZA*

El 29 de diciembre de 1995 desaparecía en la mar a bordo de su pequeño bote ***Bonanza*** el vecino de Es Castell de setenta y un años de edad don Francisco Miret Torres. Había salido a pescar desde *Calesfonts* sobre las cinco y media de la tarde. En la misma noche se iniciaron las operaciones de búsqueda después de que sus familiares avisaran alarmados a la Cruz Roja del Mar. Varias embarcaciones tripuladas por voluntarios estuvieron rastreando la zona de la boca-

na del puerto, entre las que se encontraba la lancha de salvamento ***Virgen de Monte Toro***. A la mañana siguiente se unían miembros del Cuerpo de Bomberos del Consell Insular de Menorca, miembros de la Autoritat Portuària y del Club Náutico Villacarlos. Durante la búsqueda tan sólo fueron localizados los dos remos de la embarcación, en aguas cercanas a la *Illa de Sant Felipet*, donde se ubica el Lazareto.

> 4.61 *MARÍA KATI*

Sobre las cuatro y media de la tarde del día 27 de enero de 1996 se hacía a la mar desde el torrente de la cala de *Santa Galdana* a bordo de su embarcación con la intención de practicar la pesca el profesional jubilado Cristóbal Torrent Coll, de 67 años, a quien acompañaba su hija Joana Torrent Goñalons, de 39. Ambos eran naturales de Ferreries y se hacían a la mar a bordo del *llaüt* ***María Kati***.



Como fueran pasando más horas de lo habitual y no regresaran a su domicilio, sus familiares comenzaron a sentirse preocupados, decidiendo marchar a la cala para ver qué les retenía tanto tiempo en la misma. Pero la embarcación no estaba amarrada en su apostadero. Comenzaron entonces a repartirse por la zona buscando a ambos ladas de la cala para comprobar que no estuvieran todavía fuera, sin resultado alguno. Al notar la presencia de una pareja de la Policía Local, les manifestaron su inquietud como consecuencia de los dos familiares y la barca desaparecidos, por lo que se trasladaba el hecho a la Comandancia de Marina, que pondría en marcha las operaciones de búsqueda, tras alertar a la Guardia Civil y a la Cruz Roja, que comenzaba a peinar toda la zona comprendida entre el *Cap d'Artrutx* y la *Platja de Sant Tomàs* por tierra.



Por su parte la lancha de Salvamento perteneciente a la Cruiz Roja del Mar y adscrita a Sasemar, ***Virgen de Monte Toro***, recibía la orden de largar amarras y zarpar de su base en Maó y comenzaba a hacer lo propio en la mar. A las seis y media de la mañana siguiente se incrementaban los efectivos al unírseles otras embarcaciones pertenecien-





tes a voluntarios, neumáticas de la Cruz Roja, efectivos del Cuerpo de Bomberos y una avioneta del S.A.R., mientras la base de operaciones se establecía junto al torrente donde el jefe del Parque Insular de Bomberos don Rafael Le-Senne y el responsable de la Policía Local de Ferreries, el cabo Javier Jurado, coordinaban a los equipos de rastreo.

No tardaron en encontrarse las redes caladas en su emplazamiento, por lo que se dedujo que el accidente tuvo que haberse producido antes de que la embarcación llegara a su destino. Al ir rastreando la zona la lancha de salvamento al alimón con uno de los *llaüts* de los voluntarios, les pareció ver cerca de la costa de cala *Mitjana* lo que parecía ser una cabeza o cuerpo humano en el agua. Sin embargo tan sólo se trataba de un trozo de tubo aislante térmico que se encontraba flotando. De pronto, el *llaüt*, que se encontraba navegando a unos diez metros de tierra descubrió a la joven resguardada en una grieta existente e una de las márgenes de cala *Mitjana*. Había mar y los tripulantes de la lancha desconocían la situación de la misma, su estado anímico, posibles heridas, etc. Por ello no quisieron ni siquiera insinuarle que se lanzara al agua de nuevo y nadara hacia ellos después de lo sucedido, puesto que la embarcación tampoco podía acercarse. Desembarcaron, entonces, a dos de los tripulantes que se desplazaron por tierra y junto a otros voluntarios que habían acudido al enterarse de la situación a través del VHF, la rescataron accediendo al punto en que se encontraba desde la parte superior del acantilado.

La joven estaba agotada, aterida de frío y muy afectada por todo lo que le había ocurrido. Aún así manifestó que su padre se había hundido a pesar de sus esfuerzos, al igual que la embarcación. La joven fue trasladada al hospital de Maó, mientras que por parte del equipo de rescate se cambiaba la filosofía mantenida hasta entonces en la operación: ya no se trataba de buscar en la superficie sino en el fondo del mar. Eran entonces las nueve y media de la mañana. Tras un rápido reconocimiento pudo constatarse que la joven presentaba heridas en sus brazos y manos, debido al encuentro con las rocas, por las que tuvo que subir para escapar del agua. Y el origen del hundimiento de la embarcación vino a través del fallo en uno de los manguitos de refrigeración del motor, por cuyo motivo se había llenado muy rápidamente de agua, con una intensidad tal que los dos tripulantes no pudieron achicarla cuando se dieron cuenta de la situación, yendo muy rápidamente al fondo.

Tras volcar, la joven había intentado hacer todo lo posible por salvar a su padre, poniéndole un chaleco salvavidas y arrastrándolo hacia la costa. Pero en el último momento le fallaron las fuerzas y tuvo que contemplar impotente cómo su padre se sumergía inevitablemente. Tras la terrible tragedia que acababa de vivir, tuvo que sacar aún fuerzas para lograr aferrarse y trepar como pudiera por el acantilado hasta resguardarse en la grieta donde fue encontrada.

La búsqueda continuó y, al suspender las operaciones por la tarde se habían hallado diferentes trozos de madera, cabos y cuarteles del llaut siniestrado, entre *Cala en Turqueta* y cala *Macarelleta*. Por fin el día 29 el mar devolvía el cuerpo del infortunado pescador, que aparecía flotando en aguas de cala *Macarella*, llevando puesto aún el chaleco que su hija le había colocado. El cadáver había sido localizado transcurridas más de treinta horas de búsqueda, tras lo cual un equipo de submarinistas lo recuperaban sobre las diez y veinte de esa mañana. La joven Joana fue dada de alta el domingo 28 a última hora de la tarde. Sería entonces cuando explicaría con mayor detalle toda la tragedia que le había tocado protagonizar.

El Cuerpo de Bomberos consiguía recuperar del fondo del mar al ***María Kati*** el 18 de marzo siguiente, aprovechando la ocasión para realizar unos ejercicios prácticos de recuperaciones en la mar. La embarcación se encontraba en un fondo de unos treinta metros, muy próxima a la bocana de la cala. Las tareas de puesta a flote se prolongaron por espacio de más de tres horas, participando en las mismas un total de cinco hombres. Para ello se utilizaron los clásicos globos que, una vez sujetos a proa y a popa de la embarcación fueron rellenados de aire procedente de las botellas de los submarinistas y poco a poco comenzaron a ascender a la superficie arrastrando consigo el objeto sumergido, en este caso, la embarcación siniestrada. Para esta ocasión se contó con la colaboración de una embarcación auxiliar que serviría para remolcar al ***María Kati*** hasta el interior del torrente, teniendo que pasar por debajo del puente que pasa por encima del mismo. Al encontrarse la embarcación sumergida y debido a la existencia de muy poco fondo en el torrente, se tuvo que improvisar otro sistema que hizo que quedara al nivel del agua; una vez conseguido, se continuó su remolque hasta un punto en que un camión grúa pudo izarla y dejarla en seco en el margen del torrente correspondiente a la playa. Al final había quedado tras el naufragio muy deteriorada, siendo como era de madera.

Estas operaciones habían sido dirigidas también por el jefe del Cuerpo de Bomberos del Consell Insular de Menorca, don Rafael Le-Senne, que explicaba a la prensa los motivos por los cuales el Cuerpo había procedido a recuperar el llaut, que había quedado prácticamente inservible, basado en que sus propietarios podrían acogerse a un fondo europeo de compensación que permite la retirada de la embarcación de la lista de pesca a cambio de una subvención. La iniciativa de reflotar el bote partió del propio Cuerpo de Bomberos, que se lo comunicó al conseller de Agricultura, Alejandro Pax, quien dio la correspondiente autorización. Dos fueron los motivos que impulsaron a los bomberos a cursar esta solicitud. Por una parte consideraron que la familia Torrent vivía de los rendimientos que sacaba de la pesca, con lo que su principal medio de subsistencia había desaparecido y la contratación de una empresa privada para llevar a cabo esta operación les hubiera supuesto un desembolso muy elevado. Por otra parte, esta operación suponía un excelente ejercicio práctico para los bomberos del Consell Insular, ya que hasta el momento no habían gozado de una oportunidad similar para desarrollarlo. Cabe señalar que el material utilizado tuvo que ser obtenido de diferentes empresas privadas, ya que el citado organismo no disponía del mismo.

> 4.62 *Bote*

El día 14 de febrero de 1996 el joven pescador profesional de dieciocho años de edad Abraham Devesa se encontraba trabajando en sus labores de pesca en las aguas próximas a la cala de *Alcalfar*. El muchacho era bastante conocido y apreciado en el ambiente profesional pesquero de la zona. Aquel día, como quiera que pasaran las horas y el joven no regresara a su domicilio, originó que sus familiares comenzaran a inquietarse por la anormal tardanza, decidiendo partir en su busca. Tampoco lo hallaron en la cala, ni a su barca, que tampoco se divisaba en mar abierta así que, temiéndose pudiera haber ocurrido algún tipo de percance, avisaron a la Cruz Roja de la situación. No tardaría Salvamento Marítimo en hacer zarpar a la lancha ***Virgen de Monte Toro*** para que rastreara la zona.

Serían las dos y cuarto de la tarde, después de varias horas de búsqueda, cuando era localizada la embarcación reposando en el fondo de las aguas. El hecho hizo suponer que al joven pescador le había sucedido algo, por lo que se intensificó la búsqueda alrededor del punto en

que había aparecido y, así fue que, a unos 200 metros al través del peñasco denominado *Es Torn* se localizaba también el cuerpo del infortunado joven.

Parece ser que, al estar trasegando con sus redes, por causas desconocidas debió perder el equilibrio, yendo a parar al agua siendo arrastrado por los mismos aparejos, al propio tiempo que la embarcación zozobraba. El estado de la mar parece ser que fue uno de los condicionantes que motivó que el accidente derivara en tagedia. En las tareas de búsqueda habían participado también miembros de la Guardia Civil, Policía Local de Sant Lluís y varios voluntarios, entre los que se encontraba su propio padre José, también profesional del medio.

> 4.63 *BONANOVA*

El 2 de diciembre de 1997 la embarcación de arrastre (*bou*) con base en el puerto de Ciutadella ***Bonanova*** sufría fuego a bordo cuando se encontraba faenando a una distancia de 5 millas del puerto.

Eran más o menos las ocho y cuarto de la mañana cuando varios de sus tripulantes advertían la presencia de humo que comenzaba a salir desde la sala de motores. Tras observar una fuerte humareda en el interior de la misma se pusieron en contacto con otra de las embarcaciones que operan en el mismo sector, la ***Rosa Santa***, quien acudió sin pérdida de tiempo en su ayuda acompañándoles hasta el puerto. Por radio se pusieron en contacto con las autoridades portuarias que pondrían en alerta a los bomberos, quienes desplazaron rápidamente una unidad con sus efectivos hasta el *Moll de sa Trona* donde permanecieron a la espera de la llegada de la embarcación siniestrada.

Por su parte, la ***Bonanova***, envuelta en una densa y espectacular humareda entraba en puerto siendo rápidamente amarrada en el muelle citado, tras lo cual desembarcaban tanto el patrón como los cuatro tripulantes sin que afortunadamente hubieran padecido daño alguno, salvo los síntomas de asfixia por inhalación de humo padecido por uno de ellos por lo que sería atendido por miembros de la Cruz Roja quienes también se habían desplazado hasta el muelle para prestar auxilio de ser necesarios sus servicios. Sus lugares fueron ocupados rápidamente por los miembros del cuerpo de bomberos que iniciaban seguidamente las tareas de extinción. Había que tener en cuenta que a bordo se encontraban dos bidones llenos de gasóleo, por lo que primero se cortó el paso del combustible hacia los motores. El acceso al interior de la cámara incendiada se tuvo que llevar a cabo provistos de máscarillas de oxígeno debido a la toxicidad del humo existente.

El fuego sería finalmente dominado y apagado tras utilizarse cinco bidones de espuma y seis toneladas de agua en un tiempo de más de dos horas. Seguidamente se conectaban dos autobombas para evacuar el agua del interior del caso. Las causas del siniestro se desconocían aunque todo apuntara hacia un cortocircuito en la instalación eléctrica de la embarcación que, por fortuna, no llegó a alcanzar a los propios motores que continuaron funcionando hasta la arribada a puerto.

El patrón y propietario, Rafael Marqués, no podía cuantificar al término del episodio el valor que alcanzarían los daños, aunque afirmaban que serían menores de los previstos en un principio al no haber afectado al motor principal del barco, aunque pasaría un tiempo hasta que volviera a salir a faenar ya que, además de reparar los daños sufridos, la embarcación sería revisada a fondo para dejarla en perfectas condiciones operativas.

En las tareas de extinción y salvamento intervinieron el personal afecto al Servicio de Puertos y Costas, la Guardia Civil, la Policía local y el Cuerpo de Bomberos con base en Ciutadella.

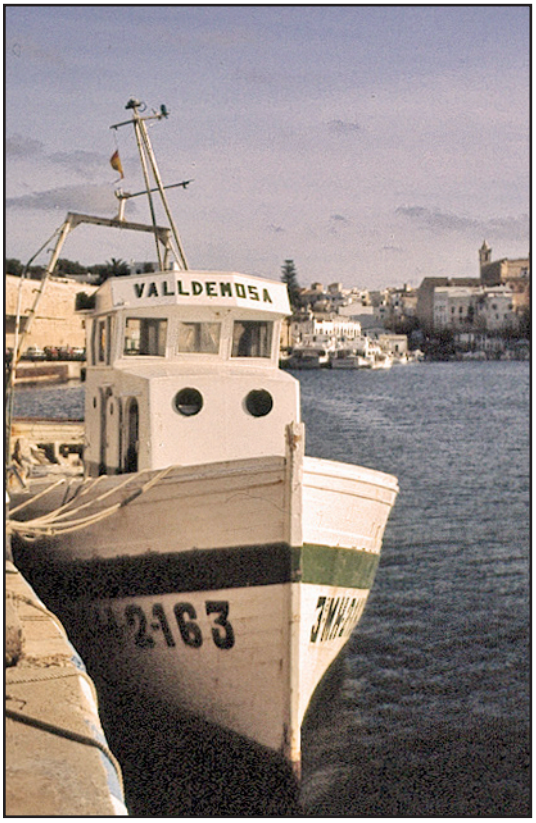
> 4.64 *NUEVA FLOR*

Cuando transcurrían poco más de las once y media de la mañana del día 6 de mayo de 1998 la patrullera de la Guardia Civil avisaba al Centro Coordinador del Salvamento Marítimo de Palma sobre el hundimiento que afectaba a la embarcación de pesca con base en Ciutadella ***Nueva Flor*** a bordo del cual se encontraban 8 tripulantes. La embarcación en el momento del siniestro se encontraba al W de la *Illa de l'Aire*. Los hechos ocurrían en un día soleado, con vientos bonancibles y mar marejadilla, siendo las causas la apertura de una importante vía de agua que no habría podido ser controlada con los medios de que se disponían a bordo.

Con el hundimiento se había puesto en funcionamiento la radiobaliza de la misma en la frecuencia de trabajo de 406 MHz. Rápidamente sería desplazada la embarcación de salvamento ***Virgen de Monte Toro*** que permanecería en el lugar de los hechos mientras se consumaba el

hundimiento, dedicándose posteriormente a labores de limpieza de la zona y apoyo. Se trataba de una embarcación del tipo "bou", que se encontraba en plena campaña de pesca.

> 4.65 *VALLDEMOSA*



En el año 2018, la sección de escafandrismo del Club Náutico de Ciutadella propuso al ayuntamiento de su ciudad, el hundimiento del antiguo barco pesquero de arrastre ***Valldemosa***, que fuera cedido en su día por parte de sus propietarios al Ayuntamiento de Ciutadella en el año 2001. El barco se había hundido en el mismo puerto debido a una vía de agua y, descartada su recuperación por sus propietarios, se cedía para que sirviera de escuela práctica de formación de futuros *mestres d'aixa* locales. Era un barco de pesca que dio muy buenos resultados en su cometido. Tan sólo cabe resaltar un accidente en febrero de 1960 ya descrito anteriormente.

Se trataba este barco de un pesquero de madera construido en Mallorca en el año 1928, con un desplazamiento de 25 toneladas y, protagonista como ejecutor de diferentes rescates marítimos a otras embarcaciones durante el tiempo en que faenó por estas costas. Tenía 16 metros de eslora, y estuvo en activo como barca del bou hasta su hundimiento. El aprendizaje del oficio de *mestre d'aixa* estuvo impulsado a través de un programa del Ayuntamiento y la Conselleria de Pesca i Agricultura del Govern, para así fomentar la instrucción del mencionado oficio. Pasó a ser ubicado en una esquina del aparcamiento existente junto al antiguo Cementerio, precisamente donde reposan muchas víctimas del ***Général Chanzy*** y del ***Francina***, descritos en el otro tomo de esta obra. En 2018, y tras algunos años de permanencia en dicho lugar, parece ser la embarcación pasó al olvido, hasta que la sección de escafandrismo del Club Nàutic Ciutadella, sugirió al Ayuntamiento la donación del barco para después obtener los permisos necesarios para hundirlo nuevamente. Su finalidad era reconvertirlo en un arrecife artificial, como lo son el ***Ocean Diver***, en *Son Bou*, o el ***Santa Clara*** en la costa de Sant Lluís. Pero sucedió que el entonces presidente del Consell de Mallorca, Miquel Ensenyat, al tener conocimiento de tal propuesta, decidió llevar a cabo una serie de negociaciones para salvar la embarcación, que había sido construida por los *mestres d'aixa*





mallorquines y trasladarla de vuelta a Mallorca, para su incorporación al proyecto de Museo Marítimo de Mallorca -algo que increíblemente no se ha conseguido aún en Menorca- que se estaba promoviendo en esos momentos. En palabras de Ensenyat, la protección de aquella embarcación era del todo necesaria. Ensenyat: "*No se puede dañar nuestro patrimonio marítimo, y la vieja balandra forma parte de él. Es una obligación salvarla para que pueda tener otra vida, más allá de ser un escollo más en el inmenso cementerio de barcas y plásticos que es el Mediterráneo*"

Así pues, el Consell de Mallorca, a través del Museo Marítimo de Mallorca, cerró un acuerdo a tres bandas que incluía, además de la institución insular, a la Autoritatd Portuària y al Ayuntamiento de Ciutadella. Así, se acordó que el consitorio menorquín cediera al embarcación al Museo Marítimo y, a cambio, la Autoritat Portuària transferiría la propiedad de otra embarcación en desuso, con la idea de crear con ella un arrecife artificial en las proximidades del puerto de Ciutadella. A día de hoy, la ***Valldemosa*** se encuentra en los talleres de recuperación de las instalaciones mallorquinas del Museo Marítimo de Mallorca.



El proyecto de hundimiento y conversión de la veterana embarcación en pecio tuvo, en su momento diferentes opiniones a favor y, también, a sus detractores. Actualmente en aguas próximas a Ciutadella se encuentran dos pecios, el del ***Amnesia***, un barco similar que se hundió tras un incendio, y el de la ***Plataforma***.



CAPILLA DE LA VIRGEN DE LOURDES EN UNA CUEVA DESDE DONDE SE DOMINA LA BOCANA Y LA MAR

NAUFRAGIOS Y PECIOS EN LA COSTA DE MENORCA

PARTE II

5 - DE LA MARINA DEPORTIVA


CHRISALDY

Se recogen en el presente capítulo los diversos acaecimientos registrados referentes al extenso listado de embarcaciones Deportivas y de Recreo. Los accidentes han tenido lugar tanto individualmente, como en modo colectivo en el caso de condiciones meteorológicas claramente negativas.

> 5.1 *Bote*

A media mañana del 26 de octubre de 1861 se producía un fuerte "*cap de fibló*" que sorprendería a un bote con dos tripulantes que en esos momentos navegaba en las inmediaciones de la *Illa del Rei*. Lo hizo volcar tan súbita y violentamente que sus ocupantes apenas tuvieron tiempo de lograr asirse a la quilla que había quedado al sol. En esta penosa situación y arreciando aún más de cada vez el temporal, los dos hombres veían angustiados que de un momento a otro les abandonarían las fuerzas y tras el agotamiento debido a la violencia de las olas serían arrebatados de su seguro de vida que era la embarcación volcada. Por fortuna todo el episodio había sido observado desde tierra por don Valentín Terrers, contable del Hospital Militar quien, acompañado del patrón y el marinero de la falúa del centro sanitario, se dirigieron resueltamente a salvar la vida de aquellos dos hombres lo que se conseguiría tras no grandes esfuerzos en medio de un torbellino de olas y espuma. También lograron afirmar el bote naufragado, que conservaba aún todos sus efectos, y remolcarlo hasta ponerlo protegido al resguardo de la isla. Una vez desembarcados, los náufragos fueron celosamente atendidos por el funcionario y su familia, además de los empleados del centro. Después se sabría que uno de aquellos dos hombres no sabía nadar.

> 5.2 *MARIQUITA*

El día 12 de diciembre de 1862 el yate de bandera inglesa denominado ***Mariquita*** embarrancaba en el *Baix des Moro* tras colisionar con el mismo. Poco después del mediodía de esa jornada una turbonada ("*cap de fibló*", en Menorca) acompañada de fortísima lluvia, granizo y con rachas de viento de hasta fuerza 8, confirmaban la presencia de una tempestad muy seria sobre la isla de Menorca que había comenzado a manifestarse en la madrugada. La tarde había continuado con el cielo muy encapotado y, poco antes de las cinco, pareció aclararse para, inmediatamente, adquirir otra vez el viento nuevos picos de gran intensidad.
La tripulación del yate ***Mariquita***, que había zarpado el día anterior, vista la situación atmosférica y tras una dura y complicada navegación había conseguido virar en redondo y volver a puerto para entrar de arribada a fin de aguardar la encalmada. Cuando se encontraba enfilando la bocana, tuvo la fatalidad de que la violencia de las rachas le hicieran abatir peligrosamente no pudiendo su patrón evitar dar contra el temido bajo, abriéndosele varias vías de agua que acabaron con el barco, aunque se salvó toda la tripulación y los pasajeros que se hallaban a bordo.

Se da la circunstancia de que esa misma madrugada habían salido desde la Mola tres hombres embarcados en un pequeño bote cuando el tiempo había comenzado ya a refrescar. En un principio nada se sabía de la suerte que podían haber corrido y, en la mañana siguiente, corrió la noticia de que el bote había aparecido en aguas de la *Platja de l'Aire* (o de "*Punta Prima*") y que sus ocupantes habían luchado por espacio de siete horas con la mar gruesa originada por el vendaval del N, habiendo conseguido salvarse. Como continuara la violencia del temporal, la embarcación acabó estrellada contra las rocas. El 14 pudo ser rescatado y conducido a remolque hasta el Arsenal donde quedó amarrado.

> 5.3 *ZOE*

En la tarde del 22 de febrero de 1893 entraba en el puerto mahonés el yate a vela de pabellón británico ***Zoe***, aprovechando el viento fresco de WNW que reinaba en esos momentos. Sin embargo, tras haberle fallado la maniobra, no tardaba en encontrarse embarrancaba en la *Llosa de Fora*, situada frente a la *Batería de la Reina Regente*, del peñón de la *Mola*.

Viajaba a bordo su propietario Mr. Oliver. En el accidente no ocurrieron afortunadamente desgracias personales, ya que se salvaría toda la tripulación y, desembarcada a tierra firme,

por orden de la autoridad sanitaria quedaría inmediatamente incomunicada en el *Lazareto*, siguiendo las leyes sanitarias de la época, al proceder el yate de los puertos de Marsella y Toulon, los cuales estaban considerados como de "patente sospechosa" o "sucios". Inmediatamente se procedió a salvar todos los efectos posibles existentes a bordo, puesto que el barco estaba construido en madera y se daba ya por supuesto la imposibilidad de poder reflotarlo, al habérsele abierto una importante vía de agua. El barco era portador de diversos objetos de gran valor, que fueron inmediatamente desembarcados y puestos a disposición de su propietario. Éste tendría un simpático detalle con la institución sanitaria que sería la donación de la campana del barco, la cual quedaría allí expuesta (y puede verse en la actualidad en una de las vitrinas de su museo).

El transcurso de la maniobra que, tras resultar abortada daría con el barco sobre el temido bajo, fue como sigue: el viento en el momento del naufragio era fuerte de WNW, estando el cielo completamente despejado. La nave iba aparejada de pailebot e incorporaba una pequeña máquina de vapor para realizar maniobras en puerto. Desplazaba 75 toneladas e iba al mando del capitán Mr. R. B. Hall, con dotación de 10 tripulantes y viajando a bordo 2 pasajeros, que eran sus propietarios, efectuando un viaje con rumbo a Argel. Al encontrarse situados frente al puerto de Maó decidieron entrar, maniobrando a la vela a pesar del viento duro y además contrario para sus fines. Al ir a virar en las inmediaciones de la llamada *Llosa de Fora*, una súbita y fuerte ráfaga les impidió culminar correctamente la maniobra haciendo abatir el barco hasta dejarlo acolchado sobre el bajo. Al apercibirse del hecho desde la *Fortaleza de Isabel II*, sus mandos hicieron salir sin pérdida de tiempo hacia el lugar del accidente a la lancha de vapor perteneciente al arma de Ingenieros. Cuando ésta llegó junto al velero ya tenía abarloado el bote del práctico, quien también se había apercibido de la fallida del capitán en su maniobra, siendo quien anunciaría la imposibilidad de recuperar el barco por lo que urgía, dadas las condiciones meteorológicas reinantes, proceder a desembarcar a todos los que se encontraban a bordo, comenzándose primero por los equipajes y objetos de valor.

Poco después se presentaba también la lancha a vapor perteneciente al Parque de Artillería ofreciendo su cooperación, embarcando en la misma a los dos pasajeros. Le seguirían otras embarcaciones que serían despachadas por el práctico al no ser necesario ya su concurso. Las embarcaciones que portaban al personal y a los equipajes se dirigieron hacia el muelle de la caseta de la Dirección de Sanidad, desde donde tripulantes y pasajeros del yate, junto con las personas que habían comunicado con ellos durante las operaciones del salvamento eran internadas en el *Lazareto Sucio* al objeto de cumplir las prescripciones cuarentenarias fijadas por las leyes internacionales sanitarias marítimas.

En la mañana del día 23 de febrero acudían al lugar en que se encontraba naufragado el yate varios expertos nombrados por los propietarios del mismo a fin de peritar los daños y emitir un veredicto en consecuencia. El informe emitido por los técnicos coincidiría plenamente con el realizado en su momento por el práctico, el cual rubricarían al dar como imposible la reflotación del mismo. Tal imposibillidad se justificaba por la enorme cantidad de lingotes de hierro alojados en su sentina como lastre que hicieron que el impacto contra las rocas fuera infinitamente más nocivo que si no hubiera portado tal peso y, a consecuencia de ello, la forma en que se había clavado contra el bajo que, de intentar sacarlo, acabarían por destrozar el barco yéndose inmediatamente a pique.

> 5.4 *NETHON*

A primera hora de la mañana del 12 de febrero de 1928 navegaba en demanda del puerto de Maó una balandra de pequeño porte y de bandera francesa, en condiciones claramente adversas al estar establecido un duro vendaval. La embarcación tenía por nombre ***Nethon***, y formaban su tripulación tres personas entre las cuales figuraba una mujer. Al hallarse en las inmediaciones de la bocana y vista la situación, fondeó rápidamente junto a la *Llosa de Fora*. Al cabo de poco tiempo, su tripulación decidió intentar ganar la entrada pero mientras maniobraban los aparejos, una fuerte racha impulsó lateralmente la botavara del barco sorprendiendo al patrón al que asestaría un fuerte golpe de tal forma que, a resultas del mismo, iría a parar al agua. Por fortuna el se repondría rápidamente y, ayudado por sus compañeros, pudo ser subido nuevamente a bordo.

Se dio el caso de que el pescador Francisco Mercadal Piris, habría observado toda la ma-

niobra al encontrarse cerca del lugar de los hechos por lo que, consciente del peligro que corría el barco de continuar permaneciendo en ese lugar, decidió acudir a su costado para intentar ayudarle a ganar la seguridad del puerto, algo que no podría conseguir, por lo que decidió acudir seguidamente a solicitar auxilio a la Base Naval. El comandante de Marina se puso en contacto con el Gobierno Militar y tras explicar la situación conseguía que la motora ***Nº 2***, perteneciente a Transportes Militares, patroneada por su titular don Antonio Previ, acudiera a la zona. Una vez allí le lanzó un cabo tras lo cual los tripulantes del yate levaban el ancla. La motora procedió entonces a remolcarla hasta *Calafiguera*, indicando a los tripulantes que volvieran a dejar caer el ancla fondeándola nuevamente frente a la *Liga Marítima*.

El barco, de la matrícula y procedencia de Toulon (Francia), llevaba cinco días navegando desde que había zarpado del puerto francés. Con un desplazamiento de 8,35 toneladas y un motor auxiliar para las maniobras en puerto, la balandra propiedad de un tal Mr. Bodin navegaba llevando a bordo la esposa del mismo y un amigo común, con intención de realizar un recorrido turístico por las costas de las Illes Balears, a fin de visitar los principales puertos de las mismas.

El dia 21 el ***Nethon*** se hacía nuevamente a la mar con rumbo a Ciutadella, pero portando esta vez a bordo un nuevo marinero que había enrolado como conocedor de la costa menorquina llamado José Rechari, alias "*En Manxa*".

> 5.5 *ANDREA*

Entrada la noche del 28 de junio de 1928 ganaba el puerto de Maó el yate de recreo de bandera inglesa ***Andrea***, el cual amarró junto al crucero de la armada italiana ***Pantera***, que se hallaba fondeada con anclas a la *Plana de Calafiguera* y cabos a la *Punta de na Vermella*, en *Calafiguera*.

El yate británico ***Andrea*** desplazaba, a su vez, 156 toneladas y ostentaba matrícula de Cowes, navegando al mando de su capitán Mr. Reaves y portaba 21 tripulantes y 2 pasajeros que habían embarcado en Cagliari. En el trayecto desde este puerto hacia el de Maó les había sorprendido un fuerte temporal y tuvo la desgracia de que por un violento golpe de mar, uno de sus tripulantes había sido arrebatado de la cubierta, desapareciendo entre las embravecidas olas, no habiendo tenido forma humana de poder recuperarle. Tan desgraciado accidente había ocurrido a unas 70 millas al E de Menorca. Tras un par de jornadas de descanso y realizada una rápida inspección a la embarcación por si existían daños de importancia tras capear el temporal, sobre las ocho de la mañana del 30 levaba su ancla tras largar amarras para zarpar con rumbo al puerto de Palma de Mallorca.

> 5.6 *DOS AMIGOS*

A primeras horas de la noche del 11 de enero de 1948, domingo, comenzaron a circular por la población los rumores de la posible desaparición de cuatro jóvenes que, muy posiblemente, habían cogido un bote varado en *Es Murtar* (término municipal de Maó). En efecto. Más tarde se confirmaría que, en esa tarde, se había hecho a la mar desde dicha colonia costera muy cercana a Maó, el bote denominado ***Dos Amigos*** y propiedad de don Cristóbal Olives Pons, tras haber sido cogido al parecer por cuatro jóvenes. Como se observara que a pesar de haber transcurrido bastante tiempo no habían regresado, se dio aviso a la Comandancia de Marina a fin de que tomara las medidas oportunas, no fuera que pudieran haber padecido algún tipo de accidente. El tiempo y las condiciones de navegabilidad habían empeorado para entonces ostensiblemente.

Alertado de ello, el comandante ordenó se pusiera en inmediata vigilancia el personal destacado en las Vigías, al tiempo que contactaba con el general Gobernador Militar para que se hiciera lo mismo desde las atalayas controladas por el Ejército. No suficientes aún tales medidas, la noticia era transmitida al propio tiempo a la Comandancia de Marina de Mallorca por si la embarcación desaparecida hubiera ido a parar a aquellas costas arrastrada por el fuerte temporal reinante.

De esta forma transcurrió la noche y toda la jornada siguiente sin que se supiera nada más al respecto, manteniendo tanto a familiares como amigos en vilo, preocupados como estaban por la suerte que pudieran haber corrido los jóvenes. El temporal había ido amainando


TEMPORAL DE LEVANTE EN EL PAS DE L'AIRE (1980)

lentamente en su intensidad y ello había permitido que los pescadores comenzaran también a salir a la mar para recoger sus redes o a reanudar sus faenas.

Sería en el transcurso de la mañana del 13 cuando volvía al puerto de Maó tras realizar sus faenas de pesca la embarcación ***José Miguel II***, propiedad de Miguel Moreno. Tal circunstancia no hubiera llamado la atención si no fuera porque a remolque portaba al hasta entonces desaparecido bote ***Dos Amigos***, al cual había hallado en las aguas cercanas a la *Platja de l'Aire* sobre las siete de la mañana completamente inundado. La embarcación mantenía adrizado su palo aunque éste carecía de las velas, manteniéndose aún en su interior una de las colchonetas y varias prendas de vestir.

La tramontana había batido la Isla durante varios días, originando en consecuencia una mar bastante respetable. El hecho de salir imprudentemente los jóvenes en el bote y, tras perder el poco resguardo de la cala ser arrastrados por la mar, parece ser que sería la versión más verosímil de los hechos sucedidos que dieron como resultado el que el bote terminara por zozobrar inevitablemente, yendo a parar al mar y pereciendo sus cuatro ocupantes. De las prendas que se hallaron a bordo, pudo ser identificado uno de los zapatos como perteneciente a uno de los muchachos por su padre. Eran los jóvenes Miguel Pons Pons, de 14 años; Carlos Sanz Trepiana, de 15; Santiago Cifré Llambías, de 15; y Baldomero Teixidor Cardona, de 16, todos ellos vecinos de Maó. Al parecer, en un principio el grupo se componía de cinco jóvenes, pero en el último momento uno de ellos había desistido de participar en la aventura, confirmando la partida de sus amigos a bordo del bote cuando fue interrogado al respecto.

Los familiares habían estado esperando que, en cualquier momento, éstos se presentarían en sus respectivos domicilios, manteniendo la esperanza de que habrían desembarcado en cualquier punto de la costa al no poder volver a la cala por culpa de la mala mar, o que hubieran sido recogidos a bordo de otra embarcación en el supuesto de haber volcado. Pero la triste realidad es que nunca más se volvió a saber de ellos. Aquella aventura había resultado extremadamente cara para los cuatro jóvenes y sus familiares.

> 5.7 *KATERINE*

El sábado 29 de abril de 1967 salió desde Ciutadella un bote de pesca para realizar sus labores de calado de redes por la costa norte de la Isla, y más concretamente al través de *Ses Fontanelles*. Era su trabajo habitual y no hubiera tenido mayor importancia si no fuera porque al encontrarse al través de la ensenada de *Algaiarens*, se percataran un poco apartado de su rumbo algo que flotaba en las aguas y, acercándose, pudieron comprobar que se trataba de un cuerpo humano. El individuo estaba vestido y era portador de un chaleco salvavidas. Tomaron

uno de los cabos de a bordo y tras ligarlo convenientemente le dieron remolque hasta ***Ses Fontanelles***. Una vez depositado en tierra firme marchó uno de los pescadores a dar aviso a las autoridades de Ciudadella, a cuyo término municipal pertenece el paraje. No tardaron en personarse en el lugar de los hechos el juez, el ayudante de Marina y varios números de la Guardia Civil. El juez realizó una inspección y al haber finalizado la misma ordenó el levantamiento del cadáver y su traslado al Cementerio de Ciutadella para que pudiera practicársele la correspondiente autopsia. A la mañana siguiente otro pescador, esta vez de caña, aficionado, observaba desde su apostadero en el acantilado la presencia de otro cuerpo flotando que era arrastrado la deriva. El lugar era el llamado *Codolar d'Alfurinet*. Con grandes dificultades, debido a la escabrosidad de los peñales en esta zona de la costa, pudieron hacerse con el cuerpo que, al igual que el anterior, también iba vestido y era portador del correspondiente chaleco salvavidas. Tras recuperarle lo sacaron a tierra en el paraje denominado *Pla de Mar*, muy cerca del *Macar de sa Teula* y cala *Pilar*, y también sería trasladado al Cementerio para su reconocimiento posterior.

Los resultados facilitados por el forense indicaban que los dos hombres habían fallecido unas treinta horas antes de ser descubiertos debido a "asfixia por ingestión de agua de mar y agotamiento". No presentaban lesiones de carácter físico, su estado de conservación había sido muy bueno y de sus rasgos (no disponían de documentación alguna) podía desprenderse que uno de ellos debía de ser norteafricano y de unos treinta y cinco años de edad; el otro, europeo, no debía de sobrepasar los cuarenta. El día 4 de mayo, otro pescador aficionado hallaba en la zona de *Capifort* una puerta y una ventana, bastante nuevos, que debían de pertenecer a algún tipo de yate de recreo. El hallazgo comenzó a relacionarse con los dos cuerpos aparecidos en el término de Ciutadella, y no se iría mal encaminado puesto que posteriormente se hallaría un aro salvavidas blanco y azul que llevaba pintado el nombre del barco: ***Katerine***. Igualmente figuraba su matrícula.

El día 7 de mayo llegaban vía aérea al Aeropuerto de Menorca Mr. y Mrss. Davies, padres del capitán del yate naufragado con matrícula de Rye que, procedente del puerto de La Nouvelle (Francia), de donde había zarpado el día 21 del mismo mes, se dirigía hacia el de Malta, llevando a bordo a varios tripulantes. El matrimonio Davies no podía ocultar su profunda emoción por el suceso, que había traído como consecuencia la pérdida de la vida de su hijo. El motivo de la presencia en estas aguas de la lancha rápida a motor que acabaría naufragando era debida a la realización de un crucero turístico por el Mediterráneo. La lancha era propiedad de un tal Mr. Frank Nicholls y las causas que produjeron su naufragio quedarían para el misterio. El accidente debió ser presagiado por la tripulación puesto que portaban el chaleco salvavidas colocado. Se supuso que víctimas de un fuerte agotamiento y aun a pesar de llevar el chaleco, terminaron por desfallecer ahogándose inevitablemente.

> 5.8 *ROUGNETA*

Estando ya entrada la noche del 15 de agosto de 1969, navegaba el velero de nacionalidad francesa ***Rougneta*** en demanda del puerto de Maó cuando se desencadenaba tan rápida como violentamente un fuerte viento de tramontana que con sus rachas comenzaba a complicar muy seriamente la navegación del barco. Su patrón Mr. Guiauchain, tras observar muy fugazmente la carta náutica de Menorca, determinaba por la propia seguridad del barco y de sus tripulantes entrar de arribada en el puerto de Fornells, el más seguro y con mejor acceso de la zona. No le salieron bien los cálculos y las velas pronto comenzaban a presentarle serios problemas. Decidió seguidamente navegar con el motor auxiliar, dejando únicamente la vela mayor fuertemente rizada para facilitar la estabilidad y el adrizado de su barco. La situación continuaba igualmente complicada puesto que el motor no quiso ponerse en marcha al ir a arrancarlo. Vista su situación, Mr. Guiauchain no tuvo más remedio que intentar correr el temporal a la desesperada, frente a las alocadas aguas de la *Punta d'en Pentinar*, cambiando su pretendido destino de Fornells por el de *Port d'Addaia*, el cual le quedaba mucho más cerca.

La arribada al *Port d'Addaia* con temporal establecido es complicada para quien no lo conoce y más con otro valor añadido, como era el de una noche cerrada. El resultado fue que el velero topó con la peligrosa *Llosa de ses Formigues* y quedó inmediatamente embarrancado. El patrón mandó que los tripulantes bajaran a tierra por seguridad, algo que harían con grandes precauciones y con evidente peligro. Su esposa, otro matrimonio y una niña de tan sólo cuatro años que viajaban en el barco, embarcaban en la neumática de a bordo y ponían felizmente pie en tierra en la *Illa petita d'Addaia*. Pero sucedió que, al aligerarse de peso la embarcación em-



barrancada, tras una serie de embates por parte de las olas lograba liberarse por sí sóla de las rocas que la mantenían retenida, con lo cual sería rápidamente arrastrada puerto adentro hasta quedar nuevamente embarrancada al topar con el islote denominado *En Carbó*.

Todo ello había ocurrido sobre las diez de la noche y, aislados en su eventual prisión, quedaban los atónitos náufragos contemplando cómo a escasos metros de donde ellos se encontraban había numerosas luces encendidas signos evidentes de vida, de gente moviéndose, que no se había percatado de la azarosa aventura de la que estaban siendo obligados protagonistas. Poco a poco aquellos puntos de luz irían disminuyendo y, rondando la una de la madrugada, se apagaba el último, haciendo aumentar al límite su sensación de terrible soledad, pasando preocupados las largas horas hasta que con las primeras luces del alba comenzaban a escuchar los sonidos inconfundibles de los motores de varias embarcaciones que estaban acercándose al lugar en que ellos se encontraban.

Efectivamente, 4 botes de pesca se habían hecho a la mar, los más madrugadores de cada día, dispuestos a recuperar las artes de pesca que tenían caladas mar adentro. Sus tripulantes descubrían, también atónitos, la presencia, sin que se hubieran enterado de nada, de un velero casi en seco sobre *En Carbó* y más allá, sobre la *Illa petita*, a un grupo de personas braceando y gritando desesperadamente intentando llamar su atención. Inmediatamente fueron a recogerlos y, tras poner en aviso a la colonia de *Na Macaret*, un vecino salía por carretera hacia Maó para avisar a las autoridades de Marina de lo que allí había sucedido. Acto seguido salían hacia Na Macaret-aquel punto costero un representante de la Comandancia de Marina con varios hombres, el agente consular de Francia -que también había sido avisado- y el jefe de línea de la Guardia Civil de Ciutadella al que se uniría el comandante del puesto de Es Mercadal. A su llegada a la urbanización los náufragos estaban siendo ya atendidos por diversos vecinos residentes en la misma, donde quedarían momentáneamente hospedados. El representante de la Comandancia de Marina, que era a su vez el contramaestre del destacamento de Marina de Fornells, tomaba la dirección de las operaciones de rescate del barco contando con la colaboración desinteresada de varios residentes y, tras tres horas de complicados trabajos en que intervendrían diversas embarcaciones secundadas por varios hombres que ayudaban desde el islote, lograban reflotar el ***Rougneta***, que sería remolcado hasta *Na Macaret* siendo ya las ocho de la tarde. Los daños ocasionados en el casco de la embarcación no fueron de consideración. Con un desplazamiento de unas tres toneladas, tenía el velero siniestrado una eslora de 6 y una manga de 2 metros.

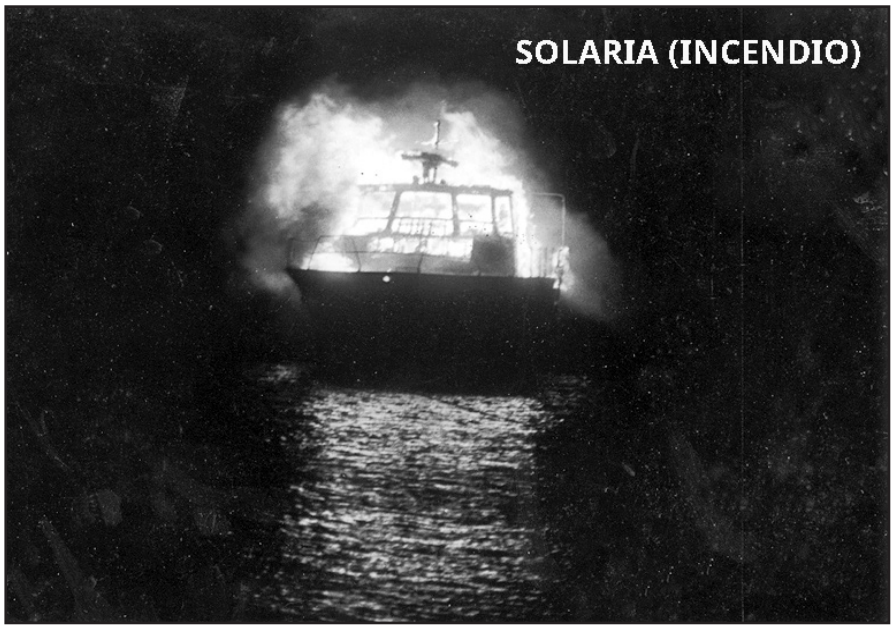
> 5.9 *SOLARIA*

En la mañana del día 24 de octubre de 1970 comenzaba a circular rápidamente por la po-

blación la noticia de que un yate de bandera inglesa se había incendiado y hundido en las aguas del puerto. El yate al parecer estaba amarrado en la zona del *Club Marítimo de Mahón* y su capitán se había hundido con él pereciendo en el dramático suceso al no haber querido abandonar su barco. Se trataba del yate británico denominado ***Solaria***.

Unas horas antes, un mecánico que se encontraba a bordo de otra embarcación (llamada ***Mosquito***) amarrada junto a la lancha siniestrada, sería el primero en darse cuenta de lo que a su lado estaba ocurriendo. El mecánico se llamaba Michel Kousoropoulos, y comentaría el desarrollo de los dramáticos acontecimientos vividos poco después de que éstos hubieran tenido lugar. El fuego a bordo del yate que estaba amarrado contiguo al suyo se había iniciado más o menos sobre las dos de aquella madrugada, de lo que se percató junto con otro compañero. De entrada decidieron utilizar sus propios recursos para atajarlo pero pronto comprobaron decepcionados que la manguera que pretendían utilizar no alcanzaba su objetivo al carecer de la suficiente y necesaria presión. Sin dudarlo un momento decidieron subir a bordo, pues sabían que el capitán del yate británico se hallaba en su barco puesto que vivía en el mismo, sin embargo la virulencia de las llamas les haría desistir en su intento. El fuego adquiría más fuerza a cada segundo que transcurría y se comenzó a temer por la seguridad de las embarcaciones que estaban amarradas a sus dos bandas, que podían iniciar una trágica carrera de imprevisibles resultados por lo que, ante esta amenaza, decidieron cortar las amarras del ***Solaria***.

El capitán Carter -que así se llamaba el marino inglés- y que ya se había percatado de su situación por los gritos de los dos hombres que se encontraban en tierra y por la presencia del propio fuego, en un alarde de serenidad y sangre fría bajó entonces a poner en marcha sus motores. En estas circunstancias, un joven (parece ser que se apellidaba "Gay") que trabajaba como camarero en el bar o el restaurante del *Club Marítimo*, decidió lanzarse al agua provisto de un hacha con la intención de abrir un boquete en el casco del barco incendiado para facilitar su hundimiento y así poder salvarlo tanto a él como a su capitán que continuaba en su interior. Desgraciadamente no consiguió su objetivo y, a través de uno de los ojos de buey, pudo descubrir a Mr. Carter en su interior, a quien intentaría convencer de que debía de abandonar el barco inmediatamente.



Sorprendentemente aquel hombre no quiso avenirse a la solicitud que le estaba haciendo el joven que se había tirado a propósito y sin dudarlo en el agua en un intento desesperado por ayudarle. Mr. Nick Carter, tras mirarle sonriendo amargamente le contestaría: "*Yo me hundo con mi barco; no necesito nada...*"

El fuego no perdonaba y había alcanzado ya la cubierta, convirtiendo a la nave en una formidable antorcha. Debido a la potencia de los motores y a la furiosa tramontana que estaba soplando, retenido por el cabo de su fondeo, el yate quedó de proa al viento, ardiendo por espacio de algo más de dos horas, para terminar hundiéndose lentamente llevando en sus entrañas a su capitán. Los hechos resultaron francamente espeluznantes. La prensa de la época narraba la atípica actuación del capitán Carter: "*No hay duda que son muchas las especulaciones en torno a este desgraciado accidente que se ha transformado en tragedia. Una tragedia que al desarrollarse en la mar, sin duda se transformará en leyenda...*" El firmante (Antonio Verger, redactor del Diario Menorca) no elude ninguna responsabilidad al señalar al capitán Nick Carter como hombre con alma marinera decimonónica, responsable -primero el barco, después yo-, siguiendo la

larga tradición inglesa, aún sabiendo que en ello le iba la vida tuvo serenidad, audacia, valentía, como para evitar una catástrofe mayor, bien es cierto que ayudado por los elementos, pues si el viento hubiera sido de levante en vez de tramontana, ninguno de los yates de invernada como lo estaba el siniestrado, hubiera podido salvarse, y ahí es donde se debes buscar la verdad. "*... Nuestro amigo Nick Carter, que lo era de todos, social, amable, siempre dispuesto a la ayuda, hizo tributo a su vida en aras de su profesión y buscando siempre la salvación de aquellos que estaban en peligro. Dios lo tenga en su seno y guardemos nosotros la memoria del 'lobo de mar', del hombre afectuoso, sincero y de una gran bonhomía. De él sólo sabemos que tenía 55 años de edad...*" finalizaba su artículo el reconocido periodista.

Se intentaron recuperar rápidamente los restos pero la tramontana dominante lo impedía y se tuvieron que esperar unas horas que llegarían a prolongarse hasta alcanzar un día entero hasta que remitieron los elementos. Intervinieon entonces miembros de la dotación de la Estación Naval auxiliados por otros pertenecientes al Equipo de Actividades Subacuáticas del *Club Marítimo de Mahón* Francisco Bosch, Nicolás Moll y Ramón Tejedor. Intervino también el buzo de la Estación Naval y, en el transcurso de la operación, se recuperaron restos humanos, los motores y otros efectos pertenecientes al yate.

El ***Solaria*** desplazaba unas 60 toneladas y se trataba de una embarcación a motor rápida. Su propietario era Mr. Leonard Matchan de Quernsey y estaba pasando el invierno atracado de popa frente al *Club Marítimo* teniendo a sus dos bandas al ***Mosquito*** y al ***Tina***. Un hijo del capitán Carter estuvo en Menorca el verano de 1996 intentando localizar testigos de las trágicas circunstancias en que perdió a su padre y con la esperanza de hallar al camarero que en su momento se lanzó al agua confiando realizar un último y desesperado salvamento.

> 5.10 *YUBARTA*

Otro incidente que movilizaría a los efectivos de rescate de la provincia ocurrió el 15 de julio de 1971, en que se hacía a la mar desde el puerto de Sant Felíu de Guíxols (Girona) el yate denominado ***Yubarta***. Su intención era navegar hasta el puerto de Ciutadella, en donde tenían intención de pasar unos días con unos amigos. El barco tenía 8,5 metros de eslora e iba tripulado por una mujer y sus dos hijos; el marido se encontraba ya en la Isla desde el día 16, puesto que había llegado por vía aérea. Pero como quiera que el barco no hiciera acto de presencia ni diera señales de vida en un espacio de tiempo razonable, comenzó a cundir la natural alarma entre el familiar y los amigos. El marido optó entonces por hacerse con los servicios de una avioneta del *Aeroclub de Menorca*, que despegaba a primeras horas de la mañana del día 17. La natural alarma producida hizo que otras tres avionetas se sumaran a la búsqueda del yate desaparecido.

Previamente se había dado parte a la Comandancia de Marina de lo que estaba sucediendo. Al atardecer cundía el desánimo al resultar totalmente negativas todas las operaciones de peinado de las aguas por las que se suponía debería de hallarse el barco. A la mañana siguiente, domingo, se reanudaban las operaciones de búsqueda aunque, en esta ocasión, se sumarían dos aviones "*Gruman*" del Ejército del Aire, los cuales despegaban del aeropuerto de Son Sant Joan, de Palma de Mallorca. La lámina de agua a peinar se extendía bastante más, al comprender desde Blanes hasta Ciutadella. A media mañana otras dos avionetas despegaban a su vez del aeroclub de menorquín en un desesperado intento de localizar al yate. Se abrigaba la esperanza de que los tripulantes del mismo pudieran salir con suerte del atolladero en que, sin duda alguna ya, estaban metidos visto el tiempo transcurrido. El barco contaba con una embarcación neumática y disponía de los equipos de señales legales. Incluso se contaba con alimentos para resistir, por lo menos, durante tres días.

Ese mismo domingo unos pescadores de Fornells observaban un yate que al parecer tenía problemas de gobierno. Se balanceaba descaradamente forzado por la mar levantada por el ENE que había estado soplando con intensidad durante la mayor parte del día. Ante la duda, intentaron aproximarse pero la mar dificultaba la maniobra. Los tripulantes, tras darse cuenta de la presencia de la pequeña embarcación comenzaron a gritarles para llamar su atención y, tras darse a conocer, manifestaron que tenían el motor en avería. Por fin lograban lanzarles un cabo y tras afirmarlo sólidamente en el barco le daban remolque hasta el interior del puerto, donde amarrarían pasadas las siete de la tarde. Habían estado a la deriva por espacio de más de ochenta horas.

Los tripulantes, la señora Pierette y sus dos hijos, Renoir y André, de quince y diecisiete años respectivamente, se encontraban en buen estado. Acusaban, sin embargo, las huellas de la terrible fatiga tanto física como anímica que les había ocasionado su lento peregrinaje por aguas del Mediterráneo. Dio la casualidad que al llamar al hotel de Ciutadella en que había estado hospedado el marido, éste había marchado hacia Barcelona. No tardaron en llegar los amigos con los cuales tenían que reunirse, quienes les ofrecieron todo el apoyo necesario del que estaban, sin duda, bastante necesitados tras la aventura sufrida. El yate debía de quedar unos días en Fornells, con el fin de que se le llevara a cabo una perfecta reparación de su motor. Una vez finalizada, saldría rumbo a Pollença para, desde allí, cruzar nuevamente hacia aguas catalanas.

> 5.11 *CAPICORNE SEA*

Transcurría el 9 de noviembre de 1971. Durante los últimos días un fuerte viento N había estado azotando las costas de Menorca. Resultado de su violencia fueron los numerosos destrozos y averías ocasionados tanto en la mar como en tierra. Con respecto al primero, el puerto mahonés vio cómo crecían las aguas hasta el punto inhabitual de alcanzar prácticamente la línea del cantil del muelle.

En la noche del martes 9 al miércoles 10, y más bien en la madrugada de este último, un yate sufría serias averías cuando se hallaba en plena ruta hacia la isla de Cerdeña. El ***Capicorne Sea***, tal era el nombre del barco, enarbolaba bandera panameña y los hechos sucedían cuando se encontraba a unas 15 millas de la cala de *Santa Galdana*, quedándose a partir de esos momentos sin motores. Su capitán lanzó inmediatamente un mensaje en demanda de auxilio por la radio de a bordo que sería captada por un mercante francés, el ***Alcee***, que se encontraba navegando en una derrota no muy alejada del punto del incidente. El capitán de este último, Mr. Dessanulte, ordenó desviar el rumbo para dirigirse hacia la posición del yate averiado y tras localizarlo, le dio remolque hasta alcanzar el puerto de Maó, donde le dejaría bajo la custodia del práctico quien se encargaría de remolcarlo con su bote hasta el espigón de hormigón del *Club Marítimo de Mahón*, siendo allí amarrado para ser debidamente reparado. El mercante francés continuó seguidamente su derrota hacia el puerto de Marsella.

> 5.12 *ROCCO*

Mucho se habló en su momento sobre un yate abandonado y sin gobierno que, empujado por la corriente, fue a estrellarse contra sa *Punta d'en Pentinar*, en la costa norte de Es Mercadal. Ello sucedía el 30 de enero de 1972. El barco había derivado poco a poco hacia la costa hasta topar con los bajos existentes. Al investigar en su interior, se pudo comprobar que el barco pertenecía a un matrimonio apellidado Perkins, Michael y Lana, y que llevaba pintado el nombre de ***Rocco***. Por la documentación de a bordo parece ser que el barco habría sido construido en Holanda, desconociéndose, por lo demás, la suerte que pudieran haber corrido el matrimonio, si eran ellos quienes viajaban a bordo. La realidad es que no apareció ningún tripulante del mismo.



PUNTA D'EN PENTINER

> 5.13 *Bote*

El 25 de abril de 1973 partían desde el *Barranc Gros*, pequeña ensenada muy próxima al *Cap de Favàritx*, a bordo de una pequeña embarcación de fibra de vidrio don Lucas Adolfo Sintes y don Juan Piris, personas ambas de más de setenta años de edad. La embarcación navegaba propulsada por un pequeño motor fuera borda con el objeto de poder practicar durante unas horas la pesca deportiva con volantín, actividad que goza de gran popularidad entre el personal jubilado en la Isla. Serían alrededor de las diez de la mañana y era ésa, una más de sus salidas acostumbradas.

El período de pesca se prolongó hasta las primeras horas de la tarde y serían poco más de las dos cuando daban por finalizada su jornada. Recogidos sus aparejos, pusieron proa hacia la calita desde la cual habían botado su embarcación y en la que se hallaban estacionados tanto el remolque como el vehículo. La mar estaba movida por grandes olas de mar muerta, signo evidente de la presencia del viento de levante en horas precedentes si bien en esa jornada no se había hecho presente. En estas condiciones, de pronto, una de tantas olas adquiría grandes proporciones debido quizá a la disminución del fondo por existir algún bajo en la zona.

El resultado fue que la embarcación volcó cogiendo totalmente desprevenidos a sus tripulantes, que fueron a parar al agua. Los dos se asieron desesperadamente a la quilla de la embarcación que había quedado al sol e hicieron lo imposible por volver a adrizarla, algo que no conseguirían y, aterrados, verían que la pequeña embarcación que les hacía de salvavidas se les escurría de las manos y se alejaba rápidamente merced a la corriente dejándoles indefensos. Entonces decidieron ganar la costa a nado y, tras bracear un rato, don Juan Piris se apercibió de que su compañero no le seguía e incluso había desaparecido. Continuó nadando hasta el borde del desfallecimiento, consiguiendo llegar a tierra, tras lo cual se dirigió al vehículo y cuando estaba a punto de alcanzarlo, sus fuerzas le abandonaron, sintiéndose preso de un fuerte shock que le iba agarrotando sus movimientos. Afortunadamente no tardaría en aparecer un agricultor el cual, subiéndole al coche, lo acompañó hasta Maó donde darían cuenta de lo sucedido a las autoridades.

No tardaron en marchar hacia *Favàritx* varios números de la Guardia Civil así como, desde *Na Macaret*, se hacía a la mar una lancha tripulada por un súbdito británico, al propio tiempo que se hacía correr el aviso de los hechos a las embarcaciones de pesca que actuaban por la zona. En el transcurso de la búsqueda, miembros de la Guardia Civil hallaban entre las rocas a la pequeña embarcación de los dos pescadores, la cual había sido lanzada contra las mismas por las olas. El día 26 aparecía el cuerpo sin vida de don Lucas en el fondo del mar, cerca del *Cap de Favàritx*, entre unas rompientes. Avisado el juez del descubrimiento y ordenado por éste el levantamiento del cadáver, la autoridad de Marina hacía instruir el correspondiente atestado.

> 5.14 *S.S. AMPHITRITE*

El día 9 de noviembre de 1973 entraba en el puerto de Mahón el yate alemán que tenía por nombre ***S.S. Amphitrite***, de 110 toneladas de desplazamiento, que presentaba grandes averías tanto en su arboladura como en aparejos y velamen. Su tripulación la formaban 11 hombres y habían zarpado del puerto italiano de Nápoles rumbo al de Lisboa en cuyo transcurso estaba llevando a cabo diversas escalas intermedias. Sería al encontrarse en plena zona de influencia del Golfo de León cuando le sorprendería un fortísimo temporal de tramontana pillándole con bastante trapo desplegado, lo que ocasionaría la rotura del bauprés y consecuencia de ello, multitud de averías y roturas de estays, obenques y masteleros de palos de mesana y mayor, además de sus correspondientes aparejos. También se seccionó el mastelero por su parte superior así como el mastelerillo que estaban unidos por los estays del bauprés. Con todo ésto, se partía el trinquete unos metros más abajo de su cruceta, ante lo que su capitán, optaba por poner proa hacia el puerto de Maó utilizando para ello el motor.

Sin embargo, cuando estuvo amarrado, sus tripulantes sufrieron una decepción al enterarse de que tales reparaciones no iban a poder ser posibles en este puerto debido a la carencia de los materiales especiales necesarios para poder llevarlas a cabo con garantías. Como no había otra solución, decidieron que la arribada a puerto les serviría para intentar poner orden en cubierta y estibar correctamente las partes de la arboladura que estaban averiadas. Una vez puesto todo en orden, el ***S.S. Amphitrite*** zarpaba de vuelta y a motor rumbo a su puerto de procedencia.

> 5.15 *ELIA*

El día 7 de julio de 1974 un yate de bandera inglesa naufragaba en la costa norte de Menorca a consecuencia de una avería sufrida en sus motores y ser arrastrado por las fuertes corrientes dominantes hasta los escollos de la bocana de *Na Macaret* y *Addaia*, donde quedaría en pocos momentos completamente destrozado. Diferentes embarcaciones acudieron en su auxilio, con lo cual se logró evitar el que pudieran suceder desgracias personales debido a las negativas condiciones existentes en la mar. El yate iba tripulado por tres personas, dos adultos y un niño.

El barco había salido de cala *Prudent* en dirección a *Na Macaret* sobre las once de la mañana. Al poco tiempo sobrevenía la avería y su patrón se aprestaba a izar las velas para continuar navegando con el viento en busca de la seguridad del *Port d'Addaia*. Sin embargo, las fuertes olas que batían en su acceso por el norte debido a la proximidad de los bajos que allí existen, le impidieron culminar completamente la maniobra de virada y cuando quiso darse cuenta, tenía el barco sobre las rocas, y a causa del impacto, era despedido al agua.

El patrón pudo salvarse, al igual que su compañero, mientras que el pequeño era rescatado por una de las embarcaciones que habían acudido en su ayuda. Sin embargo la mala fortuna apuntó a esta embarcación, denominada ***Elia***, puesto que otra de las olas de la rompiente la hacía asimismo zozobrar. Su patrón se llamaba Pedro Seguí el cual, al observar que el pequeño al que terminaba de rescatar se hundía lentament en las aguas, sin dudarlo ni un momento buceó lo necesario para finalizar felizmente el rescate. Todos serían embarcados en el yate a motor ***Furia***, propiedad de Matías Montañés, que también había acudido a participar en el salvamento, conduciéndoles a tierra sin novedad.

> 5.16 *PERTY*

Sobre las once menos cuarto de la mañana del sábado 23 de agosto de 1975, una embarcación de 6 metros de eslora denominada ***Perty*** se encontraba navegando desde es *Caló d'en Fust* (en la zona de *Binibèquer Vell*), hacia el *Cap d'en Font*, cuando se le paraba el motor por causas fortuitas. Soplaba un viento fresco del N, de fuerza 5-6, que hizo presa fácil en la frágil embarcación, la cual comenzó a arrastrar mar adentro. Formaban la tripulación su propietario el doctor Paravisini, un conocido cirujano de Barcelona, al que acompañaba un matrimonio amigo. En un intento de paliar la situación creada decidieron izar un foque (la embarcación se trataba del tipo velero) pero, al poco tiempo se les partía un herraje del timón. Al quedar sin gobierno y parados, decidieron afirmarlo mediante un par de cabos. La intención era procurar ganar el resguardo de la costa que cada vez les quedaba más lejos. Pero las cosas no funcionaron bien y así fue que el viento encontró mejor presa en la vela y, en vez de acercarse a tierra, lo que consiguieron fue que se alejaran aún más rápidamente de la misma. En vista de los resultados arriaron la vela rápidamente. En lucha contra el viento tuvieron la desgracia de que se les rompiera el otro herraje del timón, tras lo que quedaban definitivamente a la deriva y a merced del temporal.

También quisieron intervenir en el motor y, tras estar operando en el mismo, conseguían ponerlo en marcha, aunque derivaba rápidamente en un cortocircuito que provocaba un incendio a bordo. Desde tierra varias personas se habían percatado de lo que estaba sucediendo a bordo de la pequeña embarcación, sin embargo la fuerza del viento impedía que cualquiera se aventurara a hacerse a la mar para ayudarles. Las olas eran ya importantes y el problema se acrecentaba por momentos.

Decidieron, entonces, avisar a la Estación Naval y al Aeropuerto. Por fin dos de los vecinos se embarcaban en una lancha y se dirigían hacia un yate de bandera francesa que estaba navegando por la zona para solicitar su ayuda. La tripulación de éste comenzó la búsqueda pero debido a la altura de las olas no lograron ver a la embarcación en apuros, por lo que decidieron continuar su ruta. Los dos vecinos, sin perder la moral y preocupados por aquellos hombres a merced de las olas optaron, entonces, por dirigirse a solicitar la colaboración de otro yate, éste a motor, que se encontraba fondeado al resguardo en la cala de *Binissafúller*, también de bandera francesa que, al no ver en el horizonte a la embarcación en apuros declinaba participar en el salvamento.

Cuando transcurrían ya las cuatro y media de la tarde y tras ordenarlo el comandante de Marina, se hacía a la mar rumbo a la zona el buque-aljibe de la Estación Naval ***AB-1*** al mando

del TN don José María Madurga, con el patrón don José Alonso Ugarte y el mecánico don Diego Martínez, además de la tripulación de marinería de servicio. Y a las seis menos cuarto otra lancha se hacía también a la mar. Era la denominada ***La Princesa***, en la cual había embarcado el constructor de embarcaciones local Justo Saura, perfecto conocedor de las posibilidades de la misma el cual, a unas 5 millas de la costa, conseguía localizar a la embarcación en apuros y tras darle un cabo de remolque, la conducía a tierra sin que, afortunadamente, tuvieran que lamentar daño personal alguno ninguno de los tripulantes.

En esos momentos arribaban el ***AB-1*** y una zodiac de la Cruz Roja del Mar con base en la *Platja de l'Aire*. Como el rescate se hubiera llevado a cabo felizmente, tras realizar un buen tramo del recorrido escoltando a la lancha y al ***Perty***, regresaban a sus bases respectivas. Al parecer el doctor Paravisini había construido un amarre para su embarcación en el llamado *Morro d'en Botifarra*, por lo que había marchado hasta la playa de *Binibèquer* para realizar el traslado de su embarcación al nuevo apostadero. Pero cuando estaban navegando, el motor se paró y como el tipo de embarcación era un velero, decidieron resolver su situación izando una vela, pero se rompió el herraje de sujección inferior del timón y tras ligarlo con un cabo quisieron continuar en estas condiciones tan precarias. Se les partió entonces el superior, decidiendo manipular el motor para intentar arrancarlo. Arrancó pero le siguió un incendio, y el compañero del doctor arrancaba los cables parándolo de nuevo. A partir de entonces comenzaban seriamente los problemas. Muchísima suerte tuvieron de que toda la aventura hubiera sido presenciada desde tierra mientras permanecían al alcance visual de los dos vecinos que se encontraban en la costa.

> 5.17 *SOUTHERN LYON*

El martes día 16 de septiembre de 1975 tenía lugar una de las características "*rissagues*" que suelen producirse, en lo que afecta a Menorca, a las aguas de Ciutadella y costa sur. Si bien este fenómeno es más frecuente en el puerto de la población antes citada en esta ocasión, al haber alcanzado cotas de más de dos metros sus movimientos, se hicieron bastante patentes en otras calas de la costa sur. El yate de bandera inglesa ***Southern Lyon***, con matrícula de Portsmouth, con un desplazamiento superior a las 10 toneladas, quedaba varado en seco sobre las rocas de una de las márgenes de *Cala en Porter*, muy cerca de donde hasta ese momento había estado fondeado al ancla. El barco quedó totalmente inutilizado, por lo que sus propietarios obtendrían el permiso de la autoridad de Marina para recuperar del mismo todo el material reutilizable. La tripulación, además de recibir el correspondiente susto, se quedaba sin el barco, que aún no había sido asegurado, a lo que hubo que añadir un nuevo trámite para poder llevarse a su país los materiales recuperados. Las fluctuaciones del nivel de la mar habían sido tan fuertes que el correo de la Cía. Trasmediterránea ***Ciudad de Algeciras*** tuvo que ser desviado de Ciutadella a Maó para rendir viaje.

> 5.18 *SUN-FUN*

Ese mismo día martes 16 de septiembre de 1975, la *rissaga* se dejaba sentir también en la cala de *Santa Galdana*. El velero de 6 toneladas ***Sun-Fun***, igualmente de bandera inglesa, sería depositado por las crecidas aguas unos 6 metros playa adentro, por lo que al retroceder éstas quedaba en seco. El barco era de los que llevaban equipada triple quilla, lo que le permitió quedar en una posición totalmente adrizada y sin sufrir desperfecto alguno en su casco. Debía de tener una eslora cercana a los 10 metros.

En el momento de ser desplazado desde el punto en que se encontraba fondeado, su tripulación se hallaba a bordo y, el hecho de que ocurriera durante la noche, hizo que sus tripulantes se despertaran alarmados al notar un golpe seco bajo el casco producido al retroceder las aguas nuevamente, imaginándose éstos que habían garreado yendo a parar sobre las rocas. Una vez inspeccionada meticulosamente la situación y siendo ya de día, se contrató a una máquina tel tipo oruga que, con el auxilio de su pala, fue acercando el barco mediante un arrastre lento y palmo a palmo, hasta ganar nuevamente las aguas.

Como quiera que la máquina no podía culminar su labor, puesto que de adentrarse en las aguas podía resultar dañada seriamente, entró en juego una potente lancha que comenzó a tirar del barco hasta conseguir reflotarlo nuevamente, contando con el apoyo de varios turistas que

se encontraban en la playa presenciando el rescate.

Todas estas operaciones, coordinadas por el ayudante de Marina de Ciutadella don José Villalonga Grandío, habían comenzado sobre las nueve de la mañana, finalizando felizmente pasadas ya las seis de la tarde.

> 5.19 *ARCADIA*

Ciertamente la madrugada de aquel domingo 10 de enero de 1976 iba a resultar de gran impacto popular entre los habitantes de la ciudad de Alaior, la cual llegaría a conmocionarse hasta sus propios cimientos. Una ciudad que, aún siendo interior, cuenta entre su población con grandes aficionados a las actividades marineras y pesqueras, poseyendo segundas viviendas o aún simples casetas para el verano en puntos costeros tan emblemáticos como puedan ser el *Arenal d'en Castell*, Fornells, *Na Macaret*, *Port d'Addaia*, *Son Bou*, etc.

El hecho, o circunstancia, que marcaría aquel día como realmente fatídico sería la noticia de que un nuevo accidente marítimo había ocurrido a unos aficionados de la población que se habían hecho a la mar a bordo de un pequeño *llaüt* desde *Na Macaret*. La noticia corría rápidamente salpicada de tintes trágicos pues postulaba la desaparición de tres de los cuatro tripulantes que se hallaban a bordo, además de la propia embarcación que se habría ido a pique. Todo habría comenzado a primeras horas de la mañana del día 9, en que Juan Riudavets, Pedro Gornés, Rafael Palliser y Juan Quintana se desplazaban a Fornells sobre las siete de la mañana dispuestos a adquirir una pequeña partida de gambas para ser utilizadas como cebo en la pesca con volantín de la que eran grandes aficionados. Seguidamente marcharon hasta *Na Macaret* donde tras embarcar en el bote de madera propiedad de uno de ellos, denominado ***Arcadia***, se dirigieron a calar unas redes para intentar capturar un poco de pescado para cocinar una "*caldereta*" con la que tenían que celebrar una fiesta juntamente con sus respectivas familias. Otros dos compañeros quedaban en tierra haciendo los preparativos. El punto en que fondearon sus aparejos estaba situado aproximadamente a unos 200 metros de la *Punta de s'Enclusa* y de la *Punta de ses Llongues*, en la costa de *Mongofra Nou*, sobre fondo de arena mezclada con barbadas y roca y una profundidad aproximada de 10 metros.

Serían poco más de las nueve y media cuando terminaban de calar, decidiendo ir a pescar unos cuantos serranos mediante los volantines, para los cuales habían adquirido el cebo en Fornells. El dia resultó muy favorable, y tras realizar una excelente captura, sobre las dos volvían a poner rumbo a *Na Macaret*, donde tras limpiar el pescado daban cuenta entre ellos de una


MONGOFRA NOU

suculenta comida de compañerismo, comentando lo magnífico del resultado y especulando con las posibles piezas que hubieran podido quedar atrapadas en las redes que continuaban fondeadas en el lugar donde fueron colocadas y tras el consiguiente café y los últimos preparativos nuevamente volvían a hacerse a la mar.

Al hallarse al través de la denominada *Illa de ses Àligues*, lugar en que abundan los calamares y en donde se encontraban pescando tres o cuatro embarcaciones, Rafael Palliser dejó caer un comentario jocoso a Juan Riudavets, el patrón de la embarcación, incitándole a tentar también la suerte con los calamares, a lo que éste respondió con un "*Déjalos hasta mañana para que crezcan un poco más, que aquí nos estarán esperando...*". Ello viene a cuento porque para poder pescar calamares la mar tiene que reunir unas mínimas condiciones propicias. Estaba, eso sí, un poco rizada, pero de ahí no pasaba. Y así continuaron hasta llegar a la zona donde se encontraban los calamentos. Comenzaron a levar las redes, dejando el motor en marcha. "*Quizás fuera éste nuestro error...*" reconocería Rafael Palliser algo compungido. Cuando tenían algo más de media red recuperada comenzaron a percibir el susurro característico de las aguas cuando son empujadas por el viento que iba en rápido aumento. Ese sonido tan familiar para quienes suelen ir a pescar en barca, que se produce cuando el particular silencio es roto por el "*baldereig*". Se extrañaron. No había viento alguno que justificase tal circunstancia, pero a pesar de ello las olas continuaban aumentando de tamaño. Palliser manifestó su extrañeza a sus compañeros, tan atónitos como él mismo, que sería corraborada por Riudavets con un "¡*qué raro...!*".

Terminada de recuperar la primera red, el ruido había crecido alarmante y manifiestamente: las olas movían impetuosamente la embarcación y rompían con inusitada rabia. Debían de ser ya las seis y diez de la tarde. Por supuesto había oscurecido hacía ya bastante rato. Las olas rompían contra el casco y la embarcación ofrecía su proa a la mar, sujeta por las redes, cuando se iniciaba la recuperación de la segunda de ellas. Pero esa segunda red se encontraba enrocada en el fondo, sujetando fuertemente la proa de la barca, lo que impedía salvar el paso de la ola; las fuertes salpicaduras comenzaron a querer saltar por encima de ella. De pronto, en uno de los violentos movimientos en que estaban sometidos, parte de la red se enganchó con la hélice, con lo que la embarcación quedaba peligrosamente atrapada. A partir de ese momento las olas, que alcanzarían ya una considerable altura, comenzaban a ganar la proa, vaciando en el interior. Palliser se ofreció a cortar la red con un cuchillo, mientras sus compañeros le sujetaban para evitar que fuera a parar al agua. Las olas seguían su frenético embate... diez minutos más, las seis y veinte, y la barca terminaba de llenarse de agua y comenzaba a sumergirse. Palliser se asió instintivamente a uno de los cuarteles de su cubierta. No tendría la misma fortuna Pedro Gornés, el tripulante de mayor edad, que además no sabía nadar, por lo que muy posiblemente fuera la primera de las víctimas del trágico balance final. No se le llegó a percibir ni tan sólo un mínimo gemido.

Juan Riudavets estuvo flotando también aunque algo más apartado. Palliser había perdido las gafas -para él muy necesarias- y mantenía firme el improvisado salvavidas, aunque ello no le impediría tragar gran cantidad de agua al estar continuamente cubierto por las olas. De pronto oyó gritar a Juan Quintana (el cuarto tripulante), que le estaba solicitando ayuda, por lo que Palliser se desprendió sin pensárselo dos veces del cuartel y se lo lanzó a su compañero para que pudiera sentirse más seguro: "*si logró cogerlo ni lo supe, ni lo sabremos nunca...*" manifestaría lacónicamente.

A fin de eliminar peso y ganar movilidad, se puso de espaldas, y con gran serenidad se despojó de un grueso chaquetón de abrigo que llevaba puesto, comenzando a nadar a fin de alcanzar la costa, puesto que no veía nada, a la par que sentía un frío intenso que recorría todo su cuerpo. Se sentía hundido y agotado, pero procuraba no perder esa serenidad que por el momento era capaz de mantener. Un sexto sentido le guiaba en cada uno de sus movimientos. Y así notó que con los pies estaba tocando el fondo, para percibir seguidamente con sus manos la presencia de una roca, a la que se agarró con todas sus fuerzas. "*No sé cuánto tiempo permanecí agarrado a ella, porque me quedaron las manos aletargadas por espacio de varios días. La gran suerte se había puesto de mi lado, ya que parece ser, que una vez en el agua, gané la costa por el socaire del Sivinar de Mongofra, encontrando aguas más tranquilas. Juan Riudavets debió de ser arrastrado hasta las inmediaciones de s'Escull des Lleó, donde la mar hacía más daño, y debió de ser empujado violentamente hasta las rocas y bajos que pueblan la zona. Cuando fue encontrado se comprobó que había pegado con su cabeza contra las mismas, y éso que era el que mejor sabía nadar de todo el grupo*".

Cuando consiguió finalmente alcanzar tierra comenzó, a oscuras y sin sus gafas como se

encontraba en aquellos momentos, a intentar situarse. Primeramente se despojó de otra de las prendas que llevaba puesta: unos calzones de plástico que suelen utilizar los pescadores para protegerse de las salpicaduras del mar. Su idea era que, si no conseguía llegar a ninguna parte, quienes les buscaran supieran que al menos él no había desaparecido en la mar, sino que había logrado alcanzar tierra, por lo que podrían localizarle de una forma u otra en las inmediaciones. Había estado largo tiempo en el agua sujeto a la roca, perdiendo la noción del tiempo, pero ahora se encontraba por fin en tierra firme aunque preso de un frío demoledor, por lo que no debía de ninguna manera quedarse quieto. Estaba convencido de que si se paraba o se sentaba a descansar, ya no podría levantarse nunca más. Por un momento también le pasó por la cabeza que el calzado que llevaba puesto le debía de haber ayudado bastante: unas botas cortas de piel, al contrario que sus compañeros, quienes iban provistos de las típìcas botas de agua altas que, al llenarse de agua, se convierten en muy peligrosas pues impiden sobremanera los movimientos y facilitan el hundimiento de quienes las portan. Rafael continuó andando y volvió a pensar que sus botas le estaban facilitando sus movimientos entre aquellas piedras que forman la rompiente. Y aún tuvo tiempo para darse cuenta de que continuaba sin hacerse presente el viento. Le fluían mil pensamientos en su cabeza que pasaban tan raudos como lentos los pasos que podía dar en tan grande oscuridad. ¿De dónde podían haber salido aquellas enormes olas, convertidas ya en auténtico temporal, y que tan fatalmente les habían maltratado?

Entonces comenzó un agotador y terrible peregrinaje entre los arbustos y matorrales, piedras y arena de la zona que le harían tropezar y caer una y diez veces. Sin sus gafas era hombre perdido. El cielo estaba cubierto y no había ni luna ni estrellas. A todo ésto se topó con una construcción y súbitamente se alegraba: por fin podría encontrar ropa seca y alguien que pudiera auxiliarle en aquellos horribles momentos... Otra frustación y de todo ello, nada: desesperado, comprobaba que tal construcción era simplemente un vestidor de obra que el propietario de *Mongofra Nou* tiene en la *Platgeta des Sivinar* para cuando sus invitados van a tomar baños. Transcurrirán aún más de dos horas, en las que deambulará totalmente desorientado sin localizar nada habitado y notando cada vez más una fuerte opresión en su interior: no ha oído en todo ese tiempo ninguna otra voz ni ruidos, aparte, claro está, del producido por esas enormes olas. La realidad, triste realidad comenzaría entonces a hacer fuerte mella en él: si no era capaz de escuchar ninguna voz, ningún ruido de procedencia humana quería decir que sus compañeros no habían logrado llegar a tierra como él.

Palliser vomitó y comenzó a sufrir horribles convulsiones en su estómago y vientre. La gran cantidad de agua de mar tragada estaba también comenzando a dar sus consecuencias. Cada vez más angustiado, trepó como pudo por la arena del *Sivinar* hasta lograr alcanzar la cima: un lugar ciertamente peligroso para quien no lo conoce o para transitar de noche, debido a los terribles acantilados y simas producto de profundas grietas que existen en el terreno. Por fin lograba vislumbrar unas luces hacia el interior. Palliser entendió rápidamente que su única salida era dirigirse hacia esas luces, donde con toda probabilidad podrían auxiliarle. Pero no sabía cómo. La verdad es que la suerte seguía acompañando a Rafael, ya que evitaba aun sin poder verlos, todos los peligros que tiene el terreno y que en pocos segundos podrían acabar con cualquiera que se arriesgara a atravesarlos de noche, debido a los abundantes y fuertes desniveles que le tocaba sortear.

A las doce menos veinte de la noche alcanzaba por fin las casas prediales. Los primeros comentarios que percibiría de los payeses que habían salido a recibirle estaban dirigidos a don Fernando Rubió, el propietario: "*Ha llegado un anciano...*" le dijo "*l'amo*". Palliser contaba por aquel entonces unos cuarenta y siete años y le habían confundido con un anciano. Ello puede dar la idea del aspecto que presentaba en el momento de acceder a las casas. Había logrado llegar a pesar de todas las dificultades a la finca *Mongofra Nou*. Tras contar toda su odisea a sus sorprendidos oyentes rápidamente le fue ofrecida ropa seca, que se puso sin perder un sólo momento debido al terrible y cortante frío que sentía en esos momentos. Cuando lo hubieron ayudado a arreglarse un poco, el propietario del predio ordenó al mayordomo y al cocinero que lo trasladaran inmediatamente hasta Maó para que dieran parte a la Comandancia de Marina. Sin duda había que buscar sin pérdida de tiempo a los demás tripulantes de la embarcación naufragada. Palliser reconoce que fue para él una suerte el encontrar las casas con luz, puesto que la procedente de la vivienda de los payeses muy posiblemente no hubiera llegado a distinguirla. Hacía poco que había sido Navidad, y los propietarios se encontraban habitando los edificios más grandes. Una vez en Maó, se dirigieron a la Comandancia de Marina, donde el náufrago explicó todo lo sucedido. Allí mismo tomaría un teléfono invitado por la Autoridad de Marina e

informaría a su cuñado Santiago Pons Quintana de todo lo sucedido a la vez que le encargaba la parte más penosa del asunto: éste tendría que encargarse de informar a las familias con el añadido de las serias y graves dudas que tenían sobre la suerte que pudieran haber corrido los otros tres compañeros. Acto seguido era internado en la Residencia Sanitaria Virgen de Monte Toro para ser sometido a un severo reconocimiento. Palliser: "*Cuando logré alcanzar las casas de Mongofra Nou, noté que se hacía presente la tramontana de la cual habían llegado de avanzadilla aquellas olas. Ahora ya se explicaba todo. El no ver allí a ninguno de mis compañeros, y la circunstancia de que tampoco en la Comandancia de Marina nada se supiera al respecto, terminó de convencerme de que era el único superviviente del grupo...*". Y añadiría: "*Hoy día las cosas han cambiado mucho. Existen muchos partes meteorológicos. La información es muy completa. Y por supuesto, de saber que podía aparecer el viento no hubiéramos salido a la mar*".

El Comandante de Marina dispuso lo necesario para proceder a la búsqueda de los otros tres hombres y nombró un Juez Instructor que levantó sumario y comenzó las indagaciones, personándose en diversas ocasiones en la Residencia Sanitaria. En un primer momento, al notar la tardanza en regresar del grupo, los compañeros que habían quedado en tierra supusieron que habrían sufrido una avería y que estarían a resguardo en cualquier cala de la zona. Pero al paso de las horas comenzaron a ponerse nerviosos. En la madrugada se hacía presente en la zona la Comandancia de Marina mediante varios de sus efectivos, comenzando la búsqueda por tierra -por mar era imposible dado el estado que presentaba ésta- y se peinaba la costa hasta las inmediaciones de *Favàritx*. Participaba en la misma un vehículo todoterreno facilitado por el propietario de la finca, que había dispuesto todos sus medios a disposición de la expedición. Un grupo de soldados del Ejército de Tierra que pertenecían a la *Posición de Favàritx* tomaron parte igualmente en la búsqueda. Ésta resultaba tremendamente difícil debido a lo abrupto del terreno y a la oscuridad reinante pero, serían aproximadamente las tres de la madrugada, cuando era localizado flotando sobre las aguas el cuerpo sin vida de Juan Riudavets, que presentaba numerosas heridas en el rostro y otras partes del cuerpo debido al roce contra la gran cantidad de rocas existentes en ese tramo de costa.



De los otros tripulantes desaparecidos fue imposible hallar resto alguno, aunque aparecieron los remos, el mástil y el timón de la embarcación. El cadáver recuperado había sido hallado en las inmediaciones del *Arenal de s'Enclusa*, por lo que se dedujo que habría alcanzado la costa a nado, aunque debido a la oscuridad habría quedado a merced de la violencia de las olas, las cuales le habrían precipitado sin defensa posible alguna contra las numerosas rocas que la pueblan. El día 12 debían de reanudarse las operaciones de búsqueda pero la tramontana se había asentado ya fuertemente y daba al traste con todos los planes de la organización. La mar se encontraba entre fuerte marejada y gruesa y no hubo ninguna embarcación que pudiera acercarse al lugar de los hechos. Participaron, eso sí, aviones del S.A.R. que estuvieron peinando la zona con resultado negativo, debido a las diversas rompientes de las olas que impedían totalmente la visibilidad de cualquier objeto que pudiera flotar en la superficie de las alborotadas aguas. Aún aparecieron en los siguientes días otras partes de la embarcación como los cuarteles, aunque no lo haría ninguna parte del casco, por lo que se le suponía hundido y conservado entero posiblemente lleno o cubierto de

arena. Se especuló al principio con la posibilidad de que alguno de los desaparecidos pudiera estar atrapado por los aparejos de la embarcación, puesto que los otros habían estado nadando intentando alcanzar la costa tras quedar en el agua, sin embargo nunca serían localizados.

Y llegó el momento de obtener el alta médica y de regresar a Alaior. Aquí comenzaba un nuevo calvario para el bueno de Palliser. Mientras recuerda esos momentos se le enturbian los ojos, se le atraganta la voz... apenas puede pronunciar las palabras. Son unos recuerdos muy fuertes que se le refrescan desde entonces cada año cuando se aproxima esa terrible fecha del calendario: "*Personalmente informé a las tres familias. Aquello resultó amargo. Tremendamente amargo. Fui a dar la cara y a explicar lo sucedido a todas ellas. Es inenarrable...*". Después intentó por dos veces localizar la embarcación contando con el concurso del bou ***Rosa Santa***, siendo finalmente hallada reposando en el fondo completamente adrizada y semicubierta por la arena. Incluso a los diez o doce días intervendría el buque de Operaciones Especiales de la Armada Española ***Poseidón***, a instancias del Comandante de Marina, reconociendo el lugar varios escafandristas de la Armada, aunque el barco no podría acercarse al lugar en que se encontraba la embarcación debido a la existencia de muchos bajos y peligros que impedirían la movilidad y pondrían en dificultades al buque. Otras expediciones estuvieron investigando la embarcación, descartándose finalmente la posibilidad de que hubiera quedado alguien atrapado en la misma. Palliser, que fue atendido en su momento por el doctor Quadrado, recuerda una significativa frase pronunciada por éste: "*Si te gusta la mar y no vuelves pronto a ella, no lo volverás a hacer jamás...*". El hombre volvió, y continúa navegando, pero aún sigue sintiendo un fuerte nudo en su interior cuando pasa por la zona. En cierta ocasión fue a pescar de noche con su cuñado y otro compañero obladas "*a la ronsa*" cerca del lugar de los hechos: "*Aquella noche lo pasé muy mal. Allí mismo donde años atrás sucedió todo, de noche, mal...muy mal*". También ha vuelto por tierra en varias ocasiones a *Mongofra Nou*, algunas acompañado de sus familiares, y una vez allí, repasó y les explicó paso a paso todo lo sucedido: "*...y es que subir al Sivinar es muy difícil ¿verdad?, por aquella fuerte pendiente de arena... No sé cómo lo logré pero la suerte fue conseguirlo y una vez arriba descubrir las luces de las casas. Pasé por sitios realmente difíciles yendo a parar al suelo en diversas ocasiones; daba un rodeo y volvía a pasar por el mismo sitio sin darme cuenta y ¡volvía a caer en el mismo punto! Se dice que un burro si tropieza en un sitio no vuelve a hacerlo más. Yo lo hice en dos ocasiones. Quedé magullado y herido por todo el cuerpo. Me resultó más difícil el tiempo que estuve en tierra que en el agua. Estoy convencido de que Dios me ayudó en esos momentos, y que pude hacer acopio de una gran serenidad... Juan Riudavets era el marinero auténtico, quien mejor se desenvolvía en la mar, nadaba y conocía la costa. Quizás fuera a él a quien debía de haberle sonreído mejor la suerte. Y es que aquello resultó realmente muy fuerte y cada año, al acercarse el 9 de enero, tres días antes y tres días después lo paso francamente mal. Años atrás era muchísimo peor; ahora han transcurrido ya varias décadas desde aquella fatídica noche. La verdad, auténtica verdad, es que ese día volví a nacer. Incluso, en ocasiones, suelo decir en plan jocoso que he cumplido veinte, veintiún, veintidós años...*".

> 5.20 *BEGOÑA*

Al atardecer el 15 de mayo de 1976 tenía lugar un serio abordaje en la bahía de Ciutadella por parte de un buque destinado a la navegación de cabotaje a una embarcación de recreo con el resultado de una víctima mortal. Serían aproximadamente las seis de aquella tarde cuando los ciutadellencs José Pons Cavaller y Luis Marqués Sastre, suegro y yerno respectivamente, tras largar las amarras se hacían a la mar desde el puerto de Ciutadella en la embarcación del segundo, ***Begoña***, era su nombre. La idea era la pesca de calamares, una modalidad muy extendida y apreciada entre los aficionados menorquines. Y cuando se hallaban pescando frente a la bocana del puerto, entre *Es Bol des Gerret* y *Ets Massos*, frente al edificio del hotel *Farragut*, salía del puerto el buque carguero ***Playa Real***, perteneciente a Náutica Menorquina, en viaje regular con destino a Barcelona.

No se conocen a ciencia cierta las causas, pero el barco, una vez fuera de puerto, viró hacia estribor en demanda del *Cap de Banyos* para después remontar rumbo N. Hasta aquí todo es normal. Eran poco más de las siete de la tarde y el tiempo era espléndido. El hecho es que al virar hacia estribor pusieron rumbo directo hacia donde se encontraba la barca ***Begoña*** sin que nadie se percatara de su presencia. Al ver que el barco se les venía encima, el tripulante más joven, Luis, se tiró sin pensarlo al agua logrando apartarse de la derrota del mercante. El más

veterano, José, parece ser que intentó a la desesperada arrancar el motor de la embarcación a fin de apartarse de aquella mole que se les venía encima, pero no lo logró. El carguero abordó de lleno a la embarcación pasando sobre la misma y su tripulante. La proa del barco le desnucó, clavándosele además uno de los toletes de los remos en el costado. Tales heridas le causaron la muerte instantánea.

Nadie a bordo del ***Playa Real*** se dio cuenta de lo sucedido y el buque prosiguió su derrota hasta llegar a su destino en donde el patrón sería informado de los hechos. Al parecer se encontraban en el puente de gobierno tres hombres y ninguno de ellos reconoció haber observado anomalía alguna. Sin embargo, ante la evidencia de los hechos, reconocerían que pudo ser debido a los reflejos del sol existentes a aquella hora.

Los familiares se preguntaban al saber la posición de la tripulación del mercante si quienes estaban obligados a vigilar por la proa "*miraban el cielo o el mar...*" Había en aquellos momentos en la costa un vecino, parece ser apellidado Ponsetí, que presenció todo lo acontecido durante el accidente, corriendo a solicitar ayuda para ayudar a los náufragos pero por José Pons Cavaller nada ya se podía hacer.

> 5.21 *ASPARA*

Durante la noche del 24 de mayo de 1976 navegaba en demanda del puerto de Maó el yate a motor ***Aspara***, en un viaje charter cual era la actividad a la cual estaba dedicada la embarcación.

Es, como se ha citado, de noche y el capitán identifica la bocana por las boyas rojas y verdes que limitan el canal de entrada. De pronto, una conmoción seca y muy dura deja el barco totalmente parado, al propio tiempo que queda en una posición sensiblemente escorada. El accidente ha ocurrido tan de improviso y con inusitada violencia que el barco ha quedado tan maltrecho que nunca más podrá abandonar su lecho de muerte, constituido por la llamada *Llosa de Fora*, situada en la zona de la *Mola*.

Tras los primeros momentos de estupor y confusión el capitán tomaba el micro de la estación de radio de a bordo y lanzaba un SOS por Onda Media en demanda de auxilio para rescatar a los numerosos pasajeros y tripulantes que viajaban a bordo. No tardaron en aparecer en el lugar del siniestro varias embarcaciones pertenecientes la Estación Naval que, a pesar de sus esfuerzos no lograrían su intento cual era reflotar la embarcación, tras haber embar-



EN PRIMER TÉRMINO, LA PUNTA DE FÒRA. EN SU PROLONGACIÓN SE HALLA SITUADA LA LAJA, BAJO O LLOSA DE FÒRA

cado a bordo tanto a tripulantes como pasajeros. Tomó entonces el mando de las operaciones de salvamento el práctico del puerto, contando con la colaboración de dos barcas del bou de reconocida potencia en sus motores, que se pondrían a trabajar seguidamente, pero también resultarían vanos todos sus intentos puesto que la situación del barco, que tenía su casco de madera, era la de encontrarse literalmente clavado en el agreste lecho de roca del temido bajo. Todo hacía preconizar ya la pérdida total del mismo, ante la inminencia de la entrada de un temporal de tramontana anunciado que, por descontado, haría aumentar en gran medida la fuerza de las olas. El siguiente paso fue descargar todo lo que fuera posible junto a los equipajes de los pasajeros y efectos personales de la tripulación, siendo trasladados todos a tierra. Sería el propio capitán del yate, Mr. Sarazin, quien manifestaría en el momento de desembarcar que no logró identificar suficientemente las boyas de entrada, acercándose demasiado a la costa de la *Mola*, hasta topar irremediablemente con la conocida laja conocida como *Llosa de Fora*. Se dijo también en su momento que el accidente fue debido a una confusión entre las boyas verdes, no determinando la que identifica el bajo del accidente y confundiéndola con la que marca la laja *Llosa de San Felipet*, por lo que forzosamente tuvo que poner su proa directa al primero de los peligros, que serviría para poner trágico e inesperado fin a la existencia de la nave. No era, sin embargo, la primera ocasión en que Mr. Sarazin visitaba el puerto mahonés, sino que lo hacía por sexta vez, lo que hace aún más incomprensible el desenlace de los hechos.

El ***Aspara*** medía 36 metros de eslora y 5,5 de manga, llevando a bordo el día del accidente 17 pasajeros de nacionalidad francesa, que serían alojados provisionalmente en los salones del *Club Marítimo de Mahón*, entidad que ofreció toda su ayuda desde el primer momento. El yate terminó por hundirse totalmente destrozado víctima de los temporales que suelen barrer la bocana del puerto. Sin embargo se diría que, previamente, habían desaparecido todos los objetos útiles de su estructura e interiores.

> 5.22 *SAGITARIO I*

El domingo 3 de julio de 1977 naufragaba frente a las accidentadas e inhóspitas costas de *Cala Barril*, en la costa norte de Es Mercadal), el yate de recreo tipo "*Aresa*" nombrado ***Sagitario I***, de 14 toneladas de desplazamiento y con un valor que oscilaba alrededor de los diez millones de pesetas. El barco se encontraba a una media milla de la costa y al través de la *Illa de ses Bledes*. Iban a bordo 6 personas, que no sufrirían daño alguno. Su propietario era don Juan Vidaurreta, quien a su vez lo había alquilado al vecino de Palma de Mallorca llamado don Miguel Vilanova.

La reconstrucción del accidente comienza por la salida del barco desde el puerto de Fornells a las cuatro de la tarde, para poner proa tras rebasar el *Cap de Cavalleria*, rumbo a Puerto Pollença. Gobernando la embarcación el propio señor Vilanova, llevaba a bordo como marinero a don Juan Bennasar y a cuatro pasajeros amigos suyos. Tras una hora y media de navegación, la embarcación topaba violentamente contra un bajo o unos escollos y quedaba hundido parcialmente en cuestión de pocos minutos. Como resultaba imposible poder continuar, sus tripulantes botaron la balsa de a bordo embarcándose todos en la misma y en estas condiciones comenzaron a navegar hacia la costa.



Al poco tiempo acudía en su auxilio la embarcación denominada ***Balsbals***, la cual se encontraba en las inmediaciones del lugar del suceso. Tras recoger a los náufragos, en lugar de desembarcarlos en tierra allí mismo, los transportó hasta el puerto



de Ciutadella, a donde llegarían sobre las siete y media de la tarde. A su llegada, el señor Vilanova achacaba el accidente a un infortunio. Confiaba en que la embarcación pudiera ser reflotada puesto que el yate no se había hundido del todo y velaba en el agua una parte de su proa. El barco, de 14 metros de eslora y construido en tablero impermeable marino como era típico en ese modelo de embarcación, no pudo ser recuperado y se destrozó víctima de los temporales con las numerosas rocas y bajos existentes de la zona. El hecho es que se hablaba de que parecía poco probable que la navegación del ***Sagitario I*** transcurriera directa desde la salida del puerto de Fornells hasta el lugar del accidente, a la par que el accidente en lugar insuficientemente precisado.

El modelo de Aresa que nos ocupa navega bastante rápido a velocidad de crucero, por lo que en hora y media debería de encontrarse mucho más a poniente del lugar del suceso, si no llegado a Ciutadella. Se especulaba con que los hechos tuvieran lugar contra el escollo conocido como *Sa Nau*, situado frente a las *Platges de Binimel.là*, bastante separado de tierra puesto que los restos de la embarcación permanecieron varados durante bastantes años en el punto conocido como *Cales Morts*, situado entre cala *Pregonda* y las mencionadas playas.

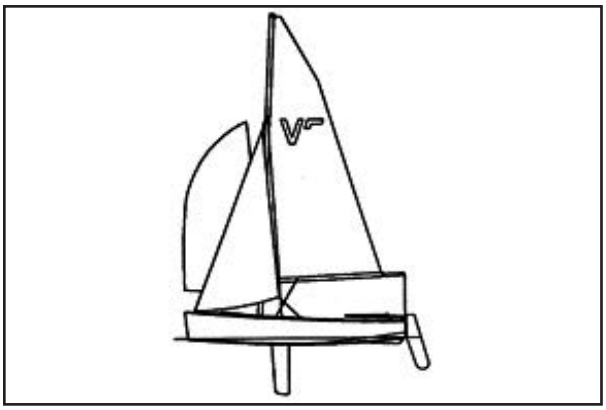
> 5.23 *Catamarán*

En la madrugada del 4 de agosto de 1977 fueron avistadas desde diversas casetas y viviendas de la *Urbanització de Punta Prima*, del término municipal de San Luis, varias bengalas luminosas que eran lanzadas desde alguna embarcación que se situaba en las inmediaciones de la *Illa de l'Aire*, evidentemente, en situación comprometida o de peligro. Algunos vecinos pensaron incluso que podía hallarse embarrancada. En primer lugar se hizo a la mar la embarcación neumática de la Cruz Roja que tiene su apostadero en la *Platja de l'Aire*, en la mencionada urbanización, a la que siguió un grupo de submarinistas a bordo de otra embarcación perteneciente a la Escuela de Submarinismo también existente en dicha playa. Tras alcanzar la embarcación que lanzaba las señales luminosas la abordaron, comprobando que no se hallaba embarrancada, sino que iba a la deriva merced a una grave avería sufrida en sus motores. El barco enarbolaba bandera francesa y se trataba de un catamarán tripulado por dos hombres que trataban infructuosamente de fondearlo. Al poco tiempo llegaban al lugar varios miembros de la Comandancia de Marina de Menorca tras haber sido alertados por la Guardia Civil que, tras asegurar convenientemente la embarcación mediante dos anclas trasladaron a sus ocupantes a tierra firme.

A primeras horas de la mañana siguiente partieron los tripulantes y varios miembros del equipo de rescate que habían colaborado la noche anterior dispuestos a recoger el barco para remolcarlo hasta el puerto de Maó. Cuál no sería su sorpresa al comprobar que una de las dos anclas se había soltado tras haber sido entalingada en cubierta yendo a parar todo el aparejo al fondo del mar. Los dos tripulantes subieron a bordo con el fin de preparar el barco para ser remolcado para lo cual tenían que levar el ancla que les quedaba. Al ir a iniciar la maniobra observaban estupefactos que la misma también se les iba irremisiblemente al fondo, quedándose sin equipo de fondeo. Poco tiempo después llegaban dos embarcaciones de pesca con base en Es Castell dispuestas a realizar el remolque hasta *Calesfonts*, donde quedaría fondeado el catamarán con vistas a la reparación de sus motores.

> 5.24 *ORIÓN*

En la tarde del día 13 de noviembre de 1977, varios residentes de la *Urbanització S'Algar*,



del término municipal de Sant Lluís, observaban las evoluciones algo anormales de una embarcación de vela ligera tipo "*Vaurien*" que parecía alejarse cada vez más de la costa de Menorca. Se encontraban a bordo dos tripulantes y no era precisamente normal que, con el cariz que iba tomando la mar poco a poco, se aventuraran a navegar en esas condiciones. De hecho, parecía claramente que la embarcación tenía dificultades puesto que tan sólo llevaba izado el foque. En aquellos momentos su situación era de 110° a una distancia de más o menos tres millas de la costa.

Como se observara que la embarcación continuaba alejándose, varios vecinos que lo habían estado observando decidieron botar una embarcación neumática, al tiempo que la mar continuaba encrespándose, y se ponían al rumbo citado anteriormente dispuestos a prestarles su ayuda. Sin embargo, debido al escaso volumen de las dos embarcaciones por una parte y a la altura que iban adquiriendo las olas por otra, muy pronto comprobarían que era prácticamente imposible conseguir resultados positivos, decidiendo sus ocupantes una vez entrada la noche regresar nuevamente a tierra.

Otra embarcación, del tipo de lancha rápida tripulada por varias personas, participó también en la búsqueda, aunque desgraciadamente con idénticos resultados. Se supone que esta última se hizo a la mar una vez la Comandancia de Marina fue alertada de la situación. Quedaba la esperanza de que al amanecer siguiente, los aviones del SAR salieran en su busca y consiguieran detectar la presencia del pequeño velero rescatándolo con sus ocupantes felizmente.

Con la llegada del nuevo día se conocían ya las identidades de los dos tripulantes del velero, tras ser reconocido como el ***Orion***, que eran su propietario el teniente del Ejército de Tierra don Santiago Maspoch y la señorita de nacionalidad norteamericana Lucy Sund quienes, al parecer, habían salido el día anterior desde el *Moll d'en Pons*, de Es Castell, en donde el primero tenía un almacén en el que guardaba la embarcación, a practicar unas horas el deporte de la vela del que era gran aficionado. La opinión generalizada sobre los acontecimientos se basaban en que, alejados de tierra por la brisa que iría aumentando a lo largo del día, en un momento dado pudieron haber perdido el timón de la embarcación, o pudieron haberse partido los herrajes de sujección del mismo y ahí comenzaron los problemas, al estar probado que el patrón sí conocía perfectamente el manejo de su embarcación. Tras iniciarse nuevamente las operaciones de búsqueda con la incorporación de nuevas embarcaciones entre las que se encontraban los bous ***Carretero*** y ***Joven Josefina***, se les unía horas más tarde, el ***Rosa Santa***. Sin embargo, de la pequeña embarcación desaparecida no se detectaba ni rastro. Los informes eran desgraciadamente cada vez más desesperanzadores, puesto que la mala mar iba continuando en aumento, a lo que se unían las bajas temperaturas existentes lo que hacía cada vez más precaria la situación de los dos desaparecidos por las condiciones hostiles del ambiente, así como para la embarcación por las características que iba tomando la mar, si es que aún se mantenían a flote. El temporal iba en aumento y soplaban ya rachas de 100 kilómetros por hora de NE-N.

Nunca más se supo de los dos tripulantes del vaurien ***Orion***, con matrícula 5ª MH-1-513, construida en plástico y que medía 4 metros de eslora, 1,46 de manga y 0,52 de puntal, con un desplazamiento de 0,78 toneladas.

> 5.25 *BLUE MARLIN*

Otro trágico accidente iba a ocurrir a escasos metros del anterior, en la zona de costa perteneciente a la finca de ***Mongofra Vell***. El suceso comenzaba a gestarse a las ocho de la mañana del día 18 de julio de 1981, en que el yate nombrado ***Blue Marlin***, de 10 metros de eslora y del tipo velero, equipado con motor auxiliar, zarpaba del puerto deportivo de San Remo (Italia) llevando a bordo como capitán a su propietario Giancarlo Camerlo, de treinta y cuatro años de edad y de nacionalidad italiana, y como tripulantes a su propio hijo Massimiliano, de catorce años y a la señorita Paola La Bruna, de diecinueve. Una vez en aguas libres, ponían rumbo a Port Cavallaire (Francia) con el propósito de repostar, reanudando seguidamente viaje hacia las Illes Balears teniendo como primera escala a Menorca.

Cuando se hallaban a media navegación se desataba un temporal del N que poco a poco iría en aumento hasta alcanzar fuerza 8 en la Escala de Beaufort, con violentas rachas de viento que les tendrían sumidos en muy poco tiempo en medio de un temporal deshecho con olas colosales que harían tomar la determinación al señor Giancarlo de conectar el piloto automático y refugiarse todos, como precaución, en el interior de la cabina del barco. Al cabo de una hora y sin que pudieran precisarse los motivos el timón quedaba agarrotado, por lo que el automático dejaba de gobernar, con el resultado de que la embarcación se atravesara peligrosamente al temporal dando violentos y peligrosos bandazos.

El riesgo que corrían tanto el barco como los tres tripulantes que allí se encontraban obligó a que el capitán decidiera arriesgarse y salir fuera de la cabina en un intento desesperado de liberar como fuere el mecanismo posiblemente obstruido por algún motivo. Es de suponer que muy posiblemente no se pusiera el arnés de seguridad en un intento de solucionar cuanto antes el problema que podría acarrearles serias consecuencias. Ello explicaría el hecho de que en un momento dado, cuando una de las imponentes olas que les rodeaban barría literalmente la cubierta de la embarcación se llevara consigo al infortunado marino, que desaparecía quedando inmediatamente cubierto por las enormes montañas de espuma que circundaban la embarcación. A partir de ese momento los dos jóvenes quedaban completamente solos y a merced del barco y la mar, que iba totalmente a la deriva y a merced del temporal, permaneciendo de esta suerte por espacio de más de treinta horas en que la pareja estuvo aterrada y encerrada en el interior de la cabina.

A primeras horas de la tarde del día 19 lograban avistar tierra, lo que comenzó a darles esperanzas de salvación y a reconfortarles el ánimo, puesto que su moral es de suponer se encontraba ya completamente hundida. Pero algo les alertó en el último momento que les aterró aún más de lo que ya lo estaban: la aparición de un nuevo peligro que se hallaba en ciernes y que no era otro que la proximidad de los siempre temidos acantilados. Fue por este motivo que, de común y obligado acuerdo, con suficiente sangre fría decidían meter en el interior de una bolsa sus documentos personales y su dinero, y tras colocarse cada uno un chaleco salvavidas, arrojarse al agua.

Lo que vendría después sucedió ya muy rápido: el ***Blue Marlin*** continuó su macabra derrota empujado por la fuerza del temporal hasta estrellarse contra los acantilados, mientras los dos jóvenes, nadando con todas sus fuerzas (pero evitando agotarse en exceso, que hubiera sido peor) hasta poder alcanzar el *Macar de Cala en Caldés* (o *Pou d'en Caldés*), lo que sucedería alrededor de las tres y cuarto de la tarde. Tras ser descubiertos por don Juan Perelló Sintes y doña Agueda Real Carreras y conocida su historia, no dudaron en facilitarles ropa seca y comida acompañándoles seguidamente hasta Maó.

Tras presentarse en la Comandancia de Marina darían cuenta de todo lo sucedido tras lo cual, un miembro de la Armada se desplazaba hasta el lugar, pudiendo constatar in situ la presencia de parte del casco, aunque ya sin la cabina y totalmente desarbolado. De los náufragos se hizo cargo la agente consular de Italia en Menorca, doña Yolanda Rizzo, quien facilitaría toda la información al Consulado General de Italia en España a fin de que comunicaran lo sucedido a sus familiares en Italia. Cuando la esposa del desaparecido capitán se enteró de la triste desgracia, voló a Menorca acompañada del novio de la joven srta. Paola.

Nada más se supo del desgraciado capitán, que se supuso pereció en medio del terrible fragor del oleaje. Los supervivientes manifestaron en tierra que no se había podido lanzar ningún mensaje de socorro en su momento puesto que el temporal se había encargado de arrancar y destrozar todos los equipos de a bordo, además de otros numerosos efectos existentes en el interior de la cabina del barco.

> 5.26 *PACO*

Otro suceso que ocurrió en esta misma zona tuvo lugar a altas horas de la noche del día 9 de enero de 1982, en que fueron rescatados los tres tripulantes del *llaüt* nombrado ***Paco***, con matrícula nº 1.117 de la 5ª Lista de Maó, que se hallaba fondeado a unas dos millas del *Cap de Favàritx* sin que tuvieran que lamentarse desgracias personales.

El *llaüt* había salido a las seis de la mañana para dedicarse a la pesca con volantín de aficionado, desde su base situada en el *Port d'Addaia*. Al poco tiempo de hacerse a la mar, sus ocupantes observaban alarmados que al haberse estropeado de improviso su medio de propulsión, quedaban al pairo. Decididamente empuñaron los remos con el fin de regresar a tierra bogando,

pero no lo lograrían debido a la fuerte corriente y el viento contrarios que se encargaban de alejarles de la misma. Al observar que nadie había descubierto su azarosa situación y que podían irse mar adentro quedando totalmente a su suerte decidieron dejar caer el ancla y permanecer fondeados hasta que alguna otra embarcación pasara por la zona, aunque fueran fechas en que tan sólo los profesionales navegaban regularmente, o que sus familiares y amigos, a la vista de su injustificada tardanza, decidieran salir a buscarlos.

Y así sucedió, afortunadamente, puesto que sus familiares efectivamente se habían alarmado y por ello habían denunciado lo que estaba sucediendo con la falta así mismo de noticias del ***Paco*** a la Comandancia de Marina. Dicha autoridad disponía la salida inmediata de una embarcación de la Cruz Roja en la que embarcarían cuatro marineros de la dotación de la Estación Naval que realizaban el servicio en la altruista entidad junto con otros dos miembros pertenecientes a la misma. Para acortar distancias y ganar tiempo se decidió botar la neumática en las inmediaciones del *Cap de Favàritx*, convenientemente equipada y, tras localizar la embarcación, la abordaron rescatando a sus tres tripulantes los cuales se hallaban ya ateridos de frío tras las casi diez horas de mantenerse en esa trágica situación. También llegaba poco después una de las embarcaciones que habían tripulado varios vecinos de *Na Macaret* que, tras recuperar el ancla, procedían a remolcar la embarcación nuevamente hasta su base. Por esta vez, la historia había terminado felizmente.

> 5.27 *KULISKA III*

Serían aproximadamente las siete y media de la tarde del día 26 de marzo de 1982 cuando se hundía parcialmente frente al *Club Marítimo de Mahón* el yate ***Kuliska III***, de 13 toneladas, el cual, se encontraba amarrado en el muelle. El hundimiento se consumó en apenas treinta minutos. El yate llevaba varios meses amarrado en el punto en el cual tenía fijado su apostadero. Al parecer, durante aquellos días tenía en reparación sus motores. Alrededor de las siete de la tarde comenzó a hundirse lentamente sin que al parecer nadie se percatara del incidente. No se encontraba a bordo ningún mecánico y media hora después se encontraba semisumergido, no pudiendo hundirse más puesto que la quilla se encontraba ya reposando en el fondo.

El marinero que tenía a su cargo dos de los barcos más inmediatos sería el primero en descubrir el accidente, avisando de ello inmediatamente al Club Marítimo que, a su vez, daba parte a la Comandancia de Marina, que desplazó rápidamente a uno de los celadores junto con el suboficial de guardia. No tardaron en ponerse en marcha los recursos necesarios para proceder al reflotamiento del barco en evitación de males mayores. Intervino el Cuerpo de Bomberos del Consell Insular de Menorca y se contó con el concurso de una de las grúas móviles de Obras Públicas, que están al servicio de la carga y descarga de los pequeños buques de cabotaje. También intervino uno de los miembros del *Equipo de Actividades Subacuáticas* del Club Marítimo de Mahón, que se encargaría de pasar dos bragas por debajo de la quilla del yate.

Aquel día llovía incesantemente y soplaba un viento molesto de levante. Por fin y tras dos horas de complicados trabajos se conseguía reflotar el barco. Una vez en estas condiciones y casi a nivel de flotación, la grúa lo aproximaba hasta el cantil del muelle, situándolo de costado, abarloado, puesto que su posición de amarre (y en la cual se había hundido) era la de popa. Atracado sobre su banda de estribor, se puso en funcionamiento una potente motobomba del servicio de Bomberos que achicó el agua de su interior operación que ayudaría poco a poco el reflotamiento al facilitar la labor de la grúa. Cuando estuvo correctamente a flote saltaron a su interior varios operarios que procedían a taponar los orificios de escape de los motores desmontados, lugar por el cual sin lugar a dudas había penetrado el agua. Se llevó a cabo también una cuidadosa inspección a bordo, no pudiéndose encontrar otro punto por el cual pudiera penetrar el agua del mar salvo el provocado por la ausencia de las mangueras de los tubos de escape, por lo que al pegar las olas de levante contra el muelle debido al viento, se había introducido por ellos el agua vaciando en el interior del barco. El yate era de bandera española y tenía una eslora de 13,5 metros por una manga de 2,5. Afortunadamente todo se limitó a un buen susto.

> 5.28 *RALLINA*

A las tres y veinte de la madrugada del domingo 25 de abril de 1982 un fortísimo golpe

de mar hacía volcar a un velero italiano que se encontraba luchando contra el temporal desde hacía varias horas cuando se encontraba a 180 millas de la isla de Menorca. Se trataba del velero de 11 metros de eslora denominado ***Rallina***, en navegación hacia el puerto francés de Toulon, tras haber zarpado desde las Antillas, en América Central. El viento N de más de 70 kilómetros a la hora había logrado levantar olas de más de 7 metros de envergadura que impedían la libre navegación del barco puesto que, si izaban las velas de proa, tenía como resultado el que hincaba fácilmente el morro en el agua; de izar la mayor, aunque fuera rizada, el barco orzaba con la peligrosa tendencia a tomar una fuerte escora.

Por ello, vista la complicada y delicada situación en que se encontraban, los cuatro tripulantes que se hallaban a bordo tomaron la decisión de que tres de ellos se encerrarían en la cabina mientras que el cuarto vigilaría la cubierta y achicaría en lo posible el agua que llenaba continuamente el cockpit. El llamado Marco sería el primero -y el último- al que tocaría esta labor. Una vez asegurado convenientemente con un arnés al barco por si un golpe de mar lo lanzaba fuera del mismo con el consiguiente peligro de ser arrastrado, cazó el timón todo a babor, de donde provenía el temporal y comenzó a llevar a cabo su penosa labor. No pasaría mucho tiempo cuando una formidable embestida de la mar hacía volcar la embarcación que quedaba quilla al aire. Ezio, Gilberto y Paolo, que eran los tres tripulantes que se habían encerrado en el interior de la cabina, quedaban atrapados en su encierro en medio del gran arrebato que se produciría en su interior al pasar el suelo a ser el techo y viceversa. Volaron objetos por todos los lados, al igual que los tres hombres que por un momento, evidentemente, llegaron a perder su propio sentido de la orientación. Cuando se daban exacta cuenta de su situación se encontraban con los pies en el techo del barco. En estas condiciones los tres hombres intentaron prepararse esperando lo peor. Pero afortunadamente y aunque parezca imposible todo acabaría bien.


FUERTE MAREJADA

En tierra, manifestaba Ezio: "*En aquel momento, que ignoro en qué pensaba, me pareció estar preso de una situación cuya salida era imposible. Cuando nos serenamos un poco comenzamos a razonar y a buscar la forma de poder lograr salir de la cabina...*" Al poco tiempo podían percibir unos golpes que se estaban dando contra el casco, lo que les recordaba a su compañero que se encontraba fuera. Y es que hasta entonces sus primeros pensamientos habían sido de temor por la suerte que habría podido acompañar a su amigo bien por haber sido arrastrado por las terribles olas que había en el exterior, bien por haber quedado atrapado mediante el arnés que debía servir para su seguridad, bajo el barco, en que podría haberse convertido por contra en trampa mortal. Pero aquellos golpes que se percibían acompasados no podían ser fortuitos, sino que los tenía que estar dando alguien y ese alguien no podía ser otro que su compañero Marco.

"*¡Marco está vivo!*" sería el mensaje que correría por las mentes de los tres secuestrados en el vientre de su barco. El caso es que, una vez volcada la embarcación, sin dudarlo ni por un momento el joven había cortado inmediatamente el cabo de su arnés y tras lograr encaramarse sobre la quilla que había quedado al sol buscó la forma más práctica de liberar a sus compañeros. Lo realmente cierto es que el velero no podía recuperar su posición normal en modo alguno debido a la existencia del palo, que se había segado por su base y que con todos sus aparejos actuaba de firme contrapeso, ejerciendo una enorme resistencia que nunca podría ser contrarrestada por un sólo hombre y en aquellas condiciones de mar y viento. En vista de ello, Marco se metió nuevamente en el agua, procediendo a cortar todas las drizas tras lo cual el ***Rallina***,

ayudado por la mar y generando un nuevo revuelo de todo lo que había en su interior, recobraba rápidamente su posición normal y con ello podían los tres tripulantes encerrados volver a salir al exterior y reunirse con su compañero.

Una vez nuevamente adrizados y conscientes de que su problema no estaba en modo alguno resuelto, los tripulantes hacían un repaso a la nueva situación que se les había creado. No habían sufrido daños de tipo personal alguno, salvo los lógicos rasguños y contusiones de rigor. El golpe había sido más bien emocional debido al susto que representó el acontecimiento: "*Aquellos fueron los minutos más largos, terroríficos y espantosos de nuestra vida. Llegamos a imaginar que aquellos eran los últimos momentos de nuestras vidas...*"

Los cuatro hombres se encontraban en medio de una mar dura y alborotada, con un barco sin palo y con las velas rasgadas. También habían quedado sin motor y sin comunicaciones a bordo puesto que con los golpes la radio y la desaparición de la antena con el palo había dejado de funcionar. El barco, al encontrarse sin palo, velas ni aparejos se mantenía mejor a flote y había ganado seguridad gracias a su orza. Habían perdido el palo y sus aparejos, pero también y si actuaban con prudencia dentro de las lamentables condiciones en que se encontraban, habían desaparecido con ello todos los elementos que podían ayudarle a tomar balanceo y volver a volcar. A partir de ese momento se pusieron dos de ellos a achicar agua durante más de seis horas, navegando a la deriva durante más de veinticuatro manteniendo siempre la esperanza de que, en algún momento, algún buque cuya derrota cruzara aquellas aguas lo encontraría.

El viento N y las imponentes olas lo estuvieron arrastrando y zarandeando a su libre albedrío. Al final, el viento comenzaría a perder fuerza, amainando hasta 30 nudos. Decidieron entonces construir un aparejo de fortuna, en el que poder colocar una vela a partir de las de respeto que aún permanecían a bordo y que les permitiera gobernar el barco. Se instaló el tangón haciendo las veces de palo, al que colocaron un foque de través de forma que pudiera utilizarse la mayor cantidad de trapo posible a falta de altura en mástil, como si se tratara de un símil de vela latina. En estas condiciones, sabían que la costa que les quedaba más cercana era la de Menorca y el puerto más accesible el de Maó. No hubieron discusiones posibles puesto que tampoco había dónde elegir, así que pusieron proa hacia el mismo y el día 27 identificaban el promontorio que más se destacaba (una vez descubierta la costa) como la *Mola*. Cuando se encontraron más cerca decidieron lanzar algunos cohetes de socorro con la esperanza de que alguien les viera y acudiera a echarles un remolque.

Y así sucedió. Un pescador de Es Castell divisaba los cohetes y en su bote partía hacia el punto del cual había visto ascender las luces, encontrándose con los marinos italianos. Una vez a su lado les dio un cabo, procediendo a remolcarlos hasta el interior del puerto. Una vez en tierra rápidamente se recuperaron y poco después manifestaban a uno de los reporteros del diario "Menorca": "*Ha sido la vuelta del infierno...*" (Gilberto). "*He vivido los cinco minutos de mayor terror de mi vida...*" (Ezio). Es necesario precisar que Ezio era también el patrón del precioso yate protagonista de la terrible aventura.

El velero quedó amarrado en el muelle Comercial, frente a donde se ubicaba por aquel entonces la *Comandancia de Marina*, poniendo toda la ropa posible a secar al sol, mientras que los cuatro se afanaban en devolver las cosas a su lugar. Aquello había sido igual que una guerra. En unos pocos segundos la terrible fuerza de la mar les había desbaratado el barco por completo. Ahora la idea, tras realizar las reparaciones tan obligadas como necesarias, era la de proseguir su derrota en demanda del bonito puerto de Toulon. Y, como buenos marinos, se pusieron todos desde el primer momento manos a la obra para conseguir su objetivo.

> 5.29 *Velero*

Otro accidente ocurrido en estas latitudes tuvo lugar en la mañana del 8 de agosto de 1982, cuando un yate a la vela que se encontraba fondeado, tras pasar la noche, en la *Platja des Bot* (*Algaiarens*) de Ciutadella, sería sorprendido por un fuerte temporal de tramontana que lo hizo garrear lentamente hasta la costa para hacerlo estrellar contra las rocas allí existentes. No ocurrieron desgracias personales, puesto que sus tripulantes habían desembarcado a tierra la noche anterior al observar que el temporal iba en aumento y sus garantías personales de seguridad a bordo se veían seriamente amenazadas. Tanto la nacionalidad del barco como de sus tripulantes era la alemana, y la embarcación había sido alquilada días antes por quien actuaba de patrón,


LA ORZA EMPOTRADA

Dieimar Zundel y su familia en la vecina isla de Mallorca. Al saltar a tierra procuraron salvar todos los equipos electrónicos del barco, así como los efectos personales, siendo ayudados en estas operaciones por diversas personas que se encontraban en la zona.

Las características del barco siniestrado eran 11,56 metros de eslora, 3,20 metros de manga y 1,82 metros de puntal, estando equipado con un motor auxiliar para la maniobra de 20 caballos de potencia. La orza del velero permanece aún fuertemente empotrada entre las rocas en el margen W del denominado *Puig des Tremolor* (*Algaiarens*).

> 5.30 *ORGÍA*

En la noche del día 14 de noviembre de 1982 zarpaba desde el puerto de Ciutadella un velero de unos 7 metros de eslora tripulado por cuatro jóvenes mallorquines. El parte meteorológico tenía anunciado para esa jornada vientos del N y del NE con posibilidad de chubascos. Los cuatro jóvenes tripulantes eran Toni Torres, de profesión periodista, a quien acompañaban Francisco Terrasa, Benito Morell y Carlos Linares. El tipo de barco era un "*Gregal*", se denominaba ***Orgía*** y, una vez fuera de puntas, comenzaban a navegar rumbo S con la idea de dirigirse una vez salvada la isla de Menorca hacia el puerto de Palma. No se sabría nada más de ellos.

La alarma comenzó a cundir al no llegar a Palma a la hora prevista, que se había calculado sobre las diez de la noche del mismo domingo 14. Ante la preocupación que despertó tal situación entre familiares y amigos, tras denunciar el hecho se movilizaron los servicios de rescate intentando localizar el barco. De esta forma, los comandantes de Marina de Mallorca y de Menorca ordenaban peinar las calas, playas y accidentes de las costas de ambas islas en los sectores colindantes al área de navegación prevista por el yate, en unas por si se hubieran resguardado a causa del temporal que finalmente se había desatado y, en otras, para localizar los restos en el supuesto de haber sufrido un accidente y las olas hubieran arrastrado los restos del barco a la costa.


VELERO "GREGAL"

Por su parte la estación costera Palma-radio comenzó a emitir mensajes de avisos a los navegantes para que los buques y embarcaciones en tránsito por la zona agudizaran su vigilancia por si podían avistar al barco o aportar algún dato sobre observaciones efectuadas en posibles restos del mismo. Al propio tiempo, y desde el aeropuerto de Son Sant Joan, de Mallorca, procedía a despegar uno de los aviones del S.A.R. con la misión de peinar la zona del canal, aunque tampoco lograría resultado alguno.

Más tarde se sabría que el ***Orgía*** no disponía de equipo de comunicaciones a bordo por lo que, de haber tenido cualquier tipo de problema, no podrían solicitar la ayuda de nadie y, de no tenerlos, tampoco podrían recibir los mensajes de la costera para aliviar la inquietud de sus familiares. A medida que avanzaban las horas el temporal seguía refrescando y la mar había derivado a gruesa en toda la zona, por lo que se presagiaba un dificilísima navegación para el pequeño barco de recreo en el supuesto de encontrarse en ella, en vista de lo cual el Centro de

Coordinación de Salvamento de Son Bonet acordó solicitar al Ministerio del Aire el concurso de un avión de la serie "*Orión*" para apoyar las operaciones.

Llegaron a estar operando a un mismo tiempo un aviocar del 801º Escuadrón del S.A.R., 2 lanchas de la Comandancia de Marina de Mallorca, el patrullero de la Armada Española ***Ordóñez*** y una lancha de la Cruz Roja del Mar.

El día 18 se lanzaba el mensaje de que todos los buques mercantes y efectivos de la Armada Española que estuvieran navegando por el Mediterráneo occidental extremaran sus medidas de observación por si podían localizar al velero desaparecido y a partir del día 19 la zona de rastreo se ampliaba hasta las costas de Argelia, uniéndose al equipo de búsqueda dos aviones de la VI Flota de la U.S. Navy, así como otro avión francés. Todos los resultados fueron negativos y nunca más se supo de la suerte que pudo correr el yate.

> 5.31 *D'ORO*

El 14 de noviembre de 1982 un velero de nacionalidad francesa denominado ***D'Oro***, con cuatro tripulantes a bordo, se estrellaba contra las rocas de la *Illa des Porros* (o de *Sanitja*), situada en la prolongación del *Cap de Cavalleria*, en la costa norte de Menorca y se hundía poco después. El barco tenía una eslora de 12 metros y su registro bruto era de 13 toneladas. Afortunadamente con el accidente no se registrarían desgracias personales al ser rescatados todos sus tripulantes, aún a pesar de vivir varias horas de angustia previas a la llegada del auxilio.

Formaban la tripulación Jean Parr, propietario y patrón; su esposa Edwige y los dos hijos habidos del matrimonio, Elisabeth y Chrystian. El accidente tuvo lugar alrededor de las dos de la madrugada. El velero había zarpado del puerto de Ajaccio, en la isla de Córcega, a las once de la mañana del día 11 con destino al de Gibraltar, estando previsto en su pláning de viaje una escala de dos días en la isla de Menorca.


AL FONDO, ILLA DES PORROS O DE SANITJA

Soplaba en esa madrugada un viento de NNE de fuerza 7, con mar muy encrespada debido a la fuerte marejada reinante, con existencia de áreas de mar gruesa. Al comenzar a avistar la Isla, que sería identificada al distinguir el faro del *Cap de Cavalleria* pudieron comprobar que la fuerte corriente les estaba conduciendo hacia las rocas. Intentaron evitarlo, pero la tierra continuaba más allá de lo que era el cabo presidido por el faro y, sin poder evitarlo, fueron directamente a parar contra las rocas de la *Illa des Porros*. Mientras el barco se mantenía amorrado contra las rocas, tomaron las bengalas de socorro y algunos efectos personales. Desde allí lanzaron varias bengalas con la esperanza de ser avistados, como así sucedería, al ser descubiertos por el torrero de guardia en el faro que pasaría inmediatamente un mensaje a la Comandancia de Marina de la Isla.

Inmediatamente sería nombrado un oficial como encargado de las operaciones de salvamento, dándose a continuación aviso a la Guardia Civil de Es Mercadal, a cuyo término pertenece la zona del siniestro, y a la Cruz Roja del Mar de Maó, que se encargaría de transportar al lugar dos embarcaciones neumáticas con las que se pretendía llevar a cabo el rescate de los náufragos que se hallaban sitiados en la isleta. Cuando llegaron a la zona y pretendieron botar las dos embarcaciones de salvamento al agua en una de las calas existentes en el cabo, la operación no se pudo culminar con éxito debido a la fuerte mar que estaba dominando toda la zona.

A la vista de la situación, el oficial de Marina decidió solicitar el concurso del helicóptero del S.A.R., que tras sobrevolar el lugar del accidente, fue rescatando uno a uno a los cuatro náufragos para transportarlos a tierra. Para ello, tras aposentarlos debidamente en su interior, volaron directamente hasta el Aeropuerto de Menorca para desembarcarlos. Una vez en tierra, fueron trasladados al hotel Capri, de Maó, donde quedaron instalados. El ***D'Oro***, se había hundido ya definitivamente.

> 5.32 *SENY*

El día 20 de abril de 1983 tuvo que zarpar desde el puerto de Maó el remolcador denominado *Remolcanosa Catorce* para desembarrancar a un yate de bandera española que había quedado atrapado en cala *Pregonda*. Se trataba del yate ***Seny***. Tras haberlo reflotado sin mayores problemas, tuvo que darle remolque hasta Mahón para que entrara en reparación, al haber quedado sin timón y habérsele abierto una vía de agua a resultas del accidente sufrido.

> 5.33 *VILASANA*

El día 10 de septiembre de 1983, el yate de bandera española denominado ***Vilasana*** solicitaba auxilio por radio al encontrarse sin motor a unas 20 millas al NE de Menorca. Ordenado por el comandante de Marina zarpó de Maó en su busca el remolcador del puerto ***Remolcanosa Catorce***, que llevó a cabo la operación sin ningún otro contratiempo.

> 5.34 *LA CHIMÈRE*

En la mañana del día 4 de octubre de 1983, un vecino de la cala de *Sant Esteve*, muy próxima a la bocana del puerto de Maó, descubrió semihundido en la ribera opuesta al enclave *Castell de Sant Felip*, en dicha cala, un yate. Se trataba de un velero de bandera francesa, de 14 metros de eslora y que llevaba por nombre ***La Chimère***. Ni en la cubierta ni en los alrededores había persona alguna que pudiera pertenecer a la tripulación, por lo que aparecía claramente abandonado. El vecino dio aviso rápidamente a la Comandancia de Marina, en cuyas dependencias no se tenía constancia de que hubiera ocurrido ningón accidente marítimo en los últimos días. De la "Revista General de Marina", y comentada la recuperación de este barco por don Julio Marra-López, ex-comandante militar de Marina en Menorca, se extrae el siguiente relato: "*El comandante ordenó inmediatamente el correspondiente reconocimiento. Trasladado al lugar un teniente de navío, encontró, en efecto, un velero hundido, del que sólo asomaba parte de su palo por encima de la superficie, en una ensenada interior de la cala. No había gente en las inmediaciones, salvo la presencia del consciente ciudadano que había dado el aviso del hallazgo y que manifestó haberlo encontrado a las siete de la mañana. A continuación, y tras hacerse cargo del hallazgo, el oficial pidió al comandante de Marina que se personase en la cala de Sant Esteve, a fin de que, a la vista de la situación, decidiese intentar o no el salvamento. Acudió el comandante acompañado del ayudante mayor de la Estación Naval y, aunque consideraron que la operación iba a resultar complicada por las condiciones en que se encontraba la mar y el cariz del tiempo, decidieron emprender la tarea. Se estudió en primer lugar el traslado desde la Estación Naval de la grúa flotante de 25 toneladas* ***YGR-33*** *para reflotarlo directamente tras embragar la embarcación, pero rápidamente fue rechazada esta idea ante la difícil maniobrabilidad de la grúa en tan angosto paraje y el amenazador aspecto del cielo. Únicamente quedaba un recurso: reflotarlo a base de flotadores. Se disponía de seis globos submarinos, dos de ellos de 500 kilogramos de flotabilidad y cuatro de 250 kilogramos, a todas luces insuficientes para llevar el barco a superficie. Sería necesario improvisar con bidones. Una vez decidido el sistema se puso inmediatamente manos a la obra, pues se estimó que, de no conseguir ponerlo a flote en los próximos días, la pérdida sería total, pues se despedazaría entre las rocas. El plan trazado consistía en adosar a lo largo de toda la obra viva los globos y una serie de bidones que lo harían despegar del fondo una vez achicados, trasladarlo a continuación al centro de la cala a base de entrar de aparejos firmes en la costa Sur, taponar luego las vías de agua y orificios del casco para, por último, achicarlo y remolcarlo hasta la Estación Naval.*

Se procedió en consecuencia a acopiar globos, bidones, cabos, alambres, aparejos, bomba de achique, eslingas y demás material menudo, todo de la Estación Naval, excepto los globos, que pertenecían al Club Marítimo de Mahón. Tras formarse un equipo compuesto por el teniente de navío Villalonga, cuatro suboficiales, diez marineros y la pareja de buceadores de la Estación Naval, compuesta por un sargento buzo y un buceador ayudante, se trasladó a Sant Esteve todo el material. Los trabajos serían dirigidos por el ayudante mayor. El mismo día 4, viernes, a mediodía, se comenzó el trabajo con un reconocimiento por los buceadores, que se encontraron la siguiente situación: el barco descansaba en un fondo plano de cascajo a seis metros de profundidad, muy próximo a un talud que quedaba por su banda de estribor, donde comenzaban las piedras. Por su popa se veía un fondo menor de roca y los arañazos que se apreciaban en la orza parecían indicar su paso directo por encima de las piedras. Estaba casi adrizado, presentando una ligera escora a babor. El tambucho aparecía cerrado y con las llaves puestas en la cerradura. Tras abrirlo, penetraron en el interior, encontrando todo en aparente buen estado, dejando aparte el lógico desorden debido a la flotabilidad de parte de los elementos contenidos en el interior. Llamó inmediatamente la atención de los buceadores un cofre que, abierto en aquel momento, mostró a la asombrada pareja lo que, en principio, les convenció que habían hecho realidad el sueño de todo el que ha buceado alguna vez: un tesoro consistente en una enorme cantidad de pulseras, sortijas, pendientes..., todo de oro, brillantes y demás piedras preciosas.



LA CHIMÈRE HUNDIDO

No se encontró, ni en el interior ni en las inmediaciones, ningún cadáver. Finalizado el reconocimiento, y ante la situación encontrada, se procedió a embragar los globos en la zona de la proa por si los 2.000 kilogramos de flotabilidad fueran capaces de despegar la orza. Ante el resultado negativo de la maniobra y la proximidad del ocaso, los buceadores introdujeron en el interior de la cámara una balsa hinchable y la dispararon. El barco permaneció en la misma situación, por lo que, dado que apenas había ya luz del día, se dio por finalizada la jornada. El día 5 por la mañana, sorprendentemente, se encontró el barco más próximo a tierra por la parte norte, y con casi toda la cubierta fuera del agua. Al parecer, entre globos y balsa, había adquirido la suficiente flotabilidad para quedar en equilibrio casi indiferente. Durante todo el día 5 y parte de la mañana del sábado día 6 se llevó a cabo la tarea de colocar los bidones a ambas bandas, amarrándolos, inundándolos para, una vez sumergidos y trincados a babor y estribor, ser achicados a fin de convertirlos en flotadores. El trabajo fue engorroso, pesado y, a veces peligroso, pues en más de una ocasión faltaron las trincas de algún bidón que saltaba por los aires por aquello del principio de Arquímedes, proporcionando más de un susto a los sufridos y esforzados buceadores. La dificultad y riesgo en la colocación de los bidones aumentaba al hacerlo en la banda de babor, al estar el barco escorado sobre ese costado, debiendo aprovecharse los bandazos ocasionados por las olas. Simultáneamente, durante estos días se había tendido un aparejo desde el barco a tierra, donde, aprovechando un chigre existente en uno de los múltiples "magatzems" de llaüts que se encuentran en cualquier cala de la isla menorquina, se pudo afirmar el aparejo y entrar de su tira para intentar, a medida que fué aumentando el número de improvisados flotadores, llevar al barco fuera de las piedras. Al fin, durante la mañana del día 6,

flotó la embarcación y pudo ser conducida fuera del fondo rocoso a una zona con sonda superior a su calado; se habían colocado un total de 25 bidones de 200 litros, que le proporcionaban una flotabilidad de cinco toneladas aproximadamente, añadidas a los globos y balsa inflable. Ahora el barco estaba adrizado y a flote. El paso siguiente fue taponar las grietas que se habían producido tras la varada y trabajos de reflotamiento, lo que se hizo con medios de fortuna, tales como cuñas de madera e improvisados palletes confeccionados con una vela.

A continuación fue preciso reventar la balsa, que al estar inflada no permitía introducir en la cámara la aspiración de la bomba de achique que se había instalado a bordo de un bote y, al fin, se comenzó a achicar. A medida que se fueron taponando las distintas vías de agua, se observó cómo el barco iba ganando flotabilidad, descubriendo a la vez nuevas entradas de agua, que fueron eliminadas pailatinamente. De este modo, cuando ya el ocaso, tempranero en esta oriental isla, estaba muy próximo, la entrada de agua era mínima, procediéndose entonces a reforzar el taponamiento con encajonadas de cemento. Durante la noche del 6 al 7, permaneció 'a pie de obra' un retén que hubo de achicar agua en algunas ocasiones. Por fin, en la mañana del domingo, se dio al yate un remolque por corto desde el bote que, a su vez, llevaba a bordo la bomba cuya manguera iba hasta el barco remolcado para poder achicar siempre que fuera preciso. Había un viento de componente norte de fuerza 3, nada agradable para esta navegación. Se consiguió salir de Cala Sant Esteve, casi rozando las piedras del sur de la cala, y se navegó en demanda del puerto de Mahón, al tiempo que se achicaba con la bomba.

A la altura de la Illa de Sant Felipet, donde se ubica el antiguo Lazareto, y en vista de que el bote tenía poca fuerza para remolcar en aquellas condiciones, se dio un aviso a la 'PVI-127', que navegaba en las proximidades en misión de vigilancia, y ésta tomó a remolque directamente al bote. Al dar avante faltó el remolque bote-yate, quedando trabajando sólo la manguera de la bomba. Tras el correspondiente susto, viendo que todo el trabajo realizado podía quedarse en el fondo del puerto, se consiguió dar un nuevo cabo directamente de la ***PVI-127*** *y, avante despacio, se consiguió llegar a la Estación Naval, donde a las 15:00 horas, tras desmontarle el palo, quedó suspendido de la grúa flotante, para ser puesto en seco al día siguiente. ¿De dónde procedía este airoso velero tan tristemente abandonado?...¿Quién era su armador y quiénes componían su tripulación, que había desaparecido tan misteriosamente?...¿Por qué había sucedido todo?... Éstas eran las preguntas que se hacía lógicamente la gente que había conseguido llevarlo si no sano, sí salvo al muelle a esperar la cura de tantas heridas que se habían producido: cinco grandes grietas en la banda de babor, desde el trancanil al pantoque, todo el interior desmantelado y la orza literalmente partida de arriba abajo en su parte central.*

El barco debió hundirse lentamente, entre poco antes de las 06:24, horas que marcaba el reloj, y poco después del orto, pues la ***PVI-127*** *salió aquel día a la mar, de vigilancia, y su patrón anotó en el cuaderno de bitácora el paso entre boyas del Port de Maó a 06:40; el orto fue a las 06:42 y al pasar frente a cala Sant Esteve vio y observó con prismáticos, a una milla aproximadamente, algo blanco con un palo que le pareció ser una tabla de vela y que probablemente sería parte del casco que aún no se había hundido. A 07:00 lo encontró el vecino de cala Sant Esteve, y comunicó a la Comandancia que el yate estaba semihundido. Su total inmersión no debió producirse hasta poco antes de la llegada de Villalonga. Observándolo con detenimiento, se apreciaron los siguientes detalles:*

- Los manguitos cortados, que daban fe de que el hundimiento había sido provocado.
- El nombre del barco a popa, ***La Chimère****, estaba pintado a brocha con letras toscas.*
- Este mismo nombre figuraba a rotulador en los sacos de las velas.
- En los ocho chalecos salvavidas figuraba, escrito a rotulador, el nombre de ***Hydra****.*
- En el contenedor de una balsa hinchable, impreso de fábrica, aparecía el nombre de ***Eole II****.*
- Apareció la chapa de identificación del barco con unos datos que dabían facilitar la identificación: se trataba de un 'Sun-Fizz', cuyas características coincidían con las de la chapa.
- No se encontró a bordo ninguna documentación.
- En uno de los cajones de la cámara había una caja de 76 centímetros de largo por 36 de ancho, repleto de baratijas, tales como collares, pendientes, pulseras, anillos, etc., de muy poco valor, lo que produjo el comprensivo desencanto de nuestra ilusionada pareja de buceadores. Este último dato dio que pensar que el flete del barco era droga adquirida en el norte de África, pues es normal el canje de esta quincallería por droga blanda entre los traficantes que utilizan embarcaciones de recreo para estos menesteres.

Se hicieron averiguaciones a través del delegado en España de la casa constructora Jeanneau S.A., sobre la propiedad del barco con los datos de la chapa de identificación, re-

sultando que dichos datos pertenecían a otro barco de iguales características, del cual había sido robada la chapa junto con toda su documentación en el puerto francés de Hyères, cerca de Tolón, robo que había sido denunciado en su momento a la policía local. Este yate estaba, además, localizado en esos momentos en Canet Plage, próximo a Perpignán. Por otra parte, se comprobó también que no había denuncia de la desaparición de ningún barco de ese tipo, por lo que se llegó a la conclusión de que el propio armador era el dedicado a operaciones de tráfico de drogas y abandonó su barco, él o su tripulación, ante las circunstancias de la varada involuntaria que sufrieron en cala Sant Esteve. Naturalmente, durante el tiempo que el barco permaneció en la Estación Naval no se presentó nadie ante la Comandancia Militar de Marina reclamando la propiedad, a pesar de que era un velero con no muchas singladuras, a juzgar por su aspecto. Finalmente, llegaron a oídos del autor de este relato noticias de que un veterano ex contrabandista de la Isla, sospechando de otro 'ex-colega' le hizo en una ocasión esta pregunta:
- ¿Cómo es posible que tú clavaras ese barco en cala Sant Esteve ? A lo que contestó el sospechoso:
-¿ Y tú cómo te has enterado de que fui yo? Contestándole nuestro amigo:
- No lo sabía.

Y para terminar, sólo queda decir que en medios policiales de la Isla se tuvo, posteriormente, información de que por aquellas fechas había entrado en Menorca un cargamento de droga blanda. El 16 de noviembre de 1984 ***La Chimère*** *fue embarcado a bordo del remolcador de altura* ***Cartagena*** *y trasladado a Palma de Mallorca, donde se procedió a su reparación."*

Uno de los comentarios que circularon entre los vecinos de la cala fue que uno de ellos habría visto a la chalupa de salvamento del velero navegando por el interior de la cala. El barco en la actualidad se encuentra en aguas gallegas y, perteneciendo a la Comisión Naval de Regatas de la Armada Española, navega bajo su nuevo nombre de ***Cíes***.

> 5.35 *CATS PAW*

El día 31 de marzo de 1985 sucedía una grave tragedia en la mar cuando el patrón del catamarán denominado ***Cats Paw*** perdía la vida al quedar aprisionado entre su barco y un petrolero que acudía a auxiliarles tras permanecer a la deriva por causa de una avería fortuita. A bordo le acompañaban otros cuatro tripulantes que por el contrario serían rescatados sanos y salvos. Finalizado el rescate el barco quedaba a la deriva y sin tripulación, por lo que se avisó al consignatario del mismo don Federico J. Cardona, el cual tenía que hacer organizar lo necesario para poder llevar a cabo su rescate.

Para ello sería fletada una avioneta en el *Aeroclub de Mahón*, que estando pilotada por el piloto Vicente Roca, llevaría como pasajeros al propio consignatario y al práctico del puerto Bartolomé Rigo quien, una vez fuera localizado el catamarán, facilitara al patrón del remolcador ***José Elduayen*** las coordenadas exactas para que fuera a remolcarlo. No tardarían en hallarlo en la posición 40° 42' N y 4° 23' E. Cuando la situación fue recibida por el patrón del remolcador, enmendó su rumbo hasta el punto en que se encontraba el catamarán y tras afirmarle unos cabos, fue trasladado a remolque hasta el puerto de Maó.

> 5.36 *PRINCE V*

El día 5 de julio de 1985 se hacía a la mar desde el puerto de Maó con rumbo al de Barcelona y con cuatro tripulantes a bordo, el yate de bandera francesa a motor, modelo "*Grand Banks*", ***Prince V***. Sin embargo, cuando se encontraba navegando ya al N de Menorca sufrió una grave avería en sus motores que le dejaban a la deriva. Ello tenía lugar exactamente a 49,8 millas del *Cap de Cavalleria*. Así tuvo que permanecer durante varios días, hasta que el 12 pudieron contactar con el ferry de Trasmediterránea ***Ciudad de Salamanca***, el cual se desvió de su ruta para ir a su encuentro y, tras conseguirlo, lo remolcó nuevamente hasta el puerto de Maó, retrasando con ello su entrada, la cual se produciría sobre la una de la tarde.

La avería consistió en que el eje del motor se les había partido a la altura del acoplamiento con el inversor, lo que había provocado a su vez una vía de agua, aunque parecía que lo tenían controlado hasta ese momento. Sin embargo, el verdadero problema les vino a causa de que la costera venía anunciando en su meteo la irrupción de un fuerte temporal de tramontana



para los próximos dos días, encontrándose en esos momentos prácticamente en la encalmada que suele preceder a una dura tramontanada. También existía otra dificultad: la aparatosidad del buque y su velocidad comparada con el tamaño de la lancha a remolcar, lo cual suponía reducir bastante la velocidad por motivos de seguridad, o. El verdadero peligro lo suponía que la embarcación recuperada, tras hacer lo que en términos marineros se conoce como el "submarino", efectuara una guiñada y acabara por sumergirse bajo las aguas con lo que se perdería igualmente. Otra solución pasaba por recuperar la tripulación y abandonar la embarcación.

Lorenzo Morata, quien fuera más adelante práctico del puerto de Maó, era entonces el capitán del ferry: "*La verdad es que daba lástima obrar así puesto que se trataba un buen barco, un 'Grand Banks', así que decidimos darle un cabo y traerlo a remolque un trecho, tras llamar al remolcador de Maó* ***José Elduayen****, para que nos saliera a camino, como así fue, haciéndose cargo él del remolque cuando nos encontrábamos al través de la Mola. Más adelante me dieron un galardón como reconocimiento por dicho rescate*"

Como anécdota o dato curioso de este suceso cabe citar que el capitán y armador del yate a motor auxiliado era el comandante del portaaviones de la Armada francesa ***Clemenceau***, almirante Mr. Jean M. Picón, que se encontraba por estas aguas en viaje de placer. Remolcado sin ningún otro contratiempo y entrado en el puerto mahonés, fue amarrado en los pantalanes de la empresa Pedro's Boat para ser debidamente reparado. Tras serle efectuada una minuciosa revisión los mecánicos confirmaban que la avería consistía en tener el eje de transmisión partido.

> 5.37 *IDEFIX*

El 9 de julio de 1986, a causa del fuerte viento del N que estaba soplando, el yate de bandera francesa ***Idefix***, que se encontraba navegando por la costa norte de la Isla, entró en cala *Tirant* con intención de refugiarse. Tras fondear, el ancla garreó como consecuencia del embate del fortísimo viento, siendo arrastrado hasta alcanzar las rocas. El barco sufrió daños de consideración, aunque sus tripulantes resultaron ilesos.

> 5.38 *BEAR BEAR*

El día 8 de junio de 1987 se encontraba navegando en aguas de la costa sureste de la Isla el yate de bandera alemana ***Bear Bear***. Se había impuesto un fuerte temporal del N que había levantado en la mar fuerte marejada. El tipo de barco era un velero. Navegando en estas condiciones, su patrón sintió de repente un fuerte golpe en el casco, comprobando inmediatamente que había embarrancado empujado por las impetuosas olas que rompían con gran fuerza contra las rocas de la costa. Comprobada su situación, pudo constatarse que había quedado embarrancado en la costa norte de la *Illa de l'Aire*.

El patrón inmediatamente lanzaba un mensaje de solicitud de auxilio por el VHF que, tras ser captado, por la Comandancia de Marina se ordenaba zarpar desde Maó al remolcador ***José Elduayen*** que, tras conseguir reflotarlo, lo remolcó hasta el puerto.

> 5.39 *SONARA*

El día 3 de agosto de 1987 lanzaba una solicitud de auxilio por VHF el yate de bandera inglesa denominado ***Sonara***. Se encontraba entonces a unas 71 millas al SE de la isla de Menorca. El barco se encontraba con el motor parado y no podía continuar su navegación, habiendo

quedado a la deriva, a pesar de tener sus depósitos de combustible bastante llenos. El mensaje fue pasado a la Comandancia de Marina que hacía salir de puerto en su busca al remolcador ***José Elduayen***. Se sabe que el yate averiado pertenecía a un jeque árabe que estaba realizando un crucero de placer por aguas del Mediterráneo. Trasladado hasta Maó y revisada la avería, se pudo comprobar que, al repostar sus depósitos de combustible en el puerto de Cagliari, en la isla de Cerdeña, se los habían llenado de agua.

> 5.40 *AQUILLON*

El día 7 de agosto de 1987 se encontraba navegando al NE de Menorca el yate de bandera francesa ***Aquillon***. El barco sufrió una grave avería que le dejó sin motor y a la deriva. Su capitán decidió lanzar un mensaje de socorro que sería captado por la estación costera. Una vez notificados los hechos a la Comandancia de Marina, ésta hizo zarpar desde Maó al remolcador ***José Elduayen***, que localizó al yate en cuestión a 18,3 millas al NE de la Isla. Tras darle un cable, procedió a remolcarlo hasta el puerto mahonés.

> 5.41 *JUMA*

El día 13 de noviembre de 1987 se encontraba navegando al NE de Menorca el yate de bandera italiana denominado ***Juma***. Al sufrir una avería en su motor y quedar sin gobierno, solicitó auxilio por la radio, saliendo en su busca el remolcador ***José Elduayen***. Tras ser localizado a 12 millas al NE de la Isla, fue remolcado posteriormente hasta Maó.

> 5.42 *COLOMBAIO*

El 28 de noviembre de 1.987 se encontraba navegando al ENE de Menorca el velero charter de bandera suiza ***Colombaio***. En un momento dado su tripulación se percató de que salía humo de la cámara del motor y al abrir las tapas pudieron comprobar que se había declarado un fuego en el mismo. Mientras intentaban apagarlo, éste quedaba averiado y sin posibilidad de ponerlo en funcionamiento.



El tipo de barco era el de velero, por lo que el patrón decidió continuar el viaje utilizando las velas. El problema fue que al intentar desplegarlas pudo comprobar que no había forma de hacerlo puesto que todas funcionaban utilizando enrolladores automáticos y sistemas de maniobra tipo hidráulico. Al ver la situación en que se encontraban, y en la circunstancia de que habían quedado a la deriva, solicitaron auxilio por radio. La ayuda se la prestó el remolcador del puerto de Maó, ***José Elduayen***, que salió en su busca localizándolo a unas quince millas al 065° de la *Punta de s'Esperó*.

> 5.43 *PERITAJE*

El día 8 de febrero de 1988 se hacía a la mar una vez más el remolcador ***José Elduayen*** con el fin de atender la demanda de auxilio efectuada por la lancha denominada ***Peritaje***, de bandera inglesa. La embarcación, de unos 15 metros de eslora, había embarrancado en la *Illa*

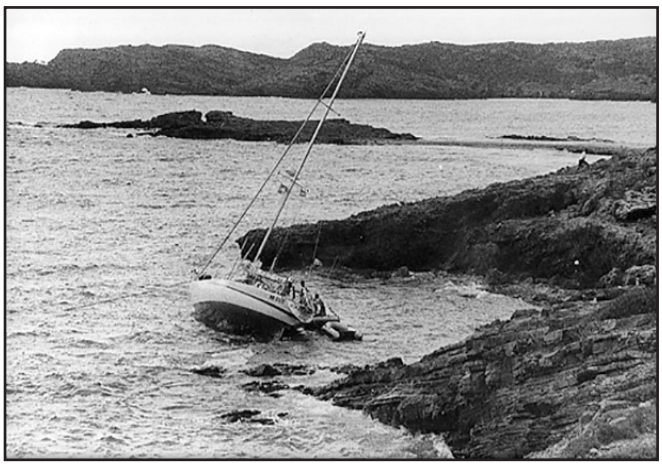
d'en Colom. Tras ser reflotada, tuvo que ser remolcada hasta el puerto de Maó sin que sus tripulantes hubieran sufrido daño alguno.

> 5.44 *FIDES*

El día 5 de agosto de 1988, al intentar ganar el puerto de Maó, el yate de bandera inglesa denominado ***Fides*** embarrancaba en la llamada *Llosa de Fora*. Tuvo que acudir el remolcador ***José Elduayen*** para poder reflotarlo, lo que sería conseguido sin otra novedad. La tripulación no sufrió daños personales de ningún tipo.

> 5.45 *CALIPSO*

En la mañana del 31 de agosto de 1990, el velero de bandera italiana que llevaba por nombre ***Calipso*** encallaba en una de las playitas del tramo de costa situado frente a la *Illa d'en Colom*. Para ayudarles tuvieron que intervenir diferentes miembros de la Cruz Roja del Mar y de la Guardia Civil.



Aquella madrugada, más concretamente cuando transcurrían las 04:00 h., se había levantado un fuerte NW, mientras el barco se encontraba refugiado fondeado a resguardo en la *Platja des Tamarells*, por lo que había quedado completamente a merced de las fuertes rachas. Su tripulación la formaba un matrimonio, Alico Martelossi y su esposa. Vista la situación embarazosa en la que se encontraban, el patrón había optado por efectuar una maniobra a la desesperada, levando el ancla con intención de salir de la ratonera, y buscar un nuevo refugio, pero las operaciones no darían el resultado que se pretendía. El hecho es que, una vez libre de fondeo, el barco sería arrastrado por la resaca, topó con los bajos de arena perdiendo su maniobrabilidad y con ello el control por su patrón, quedando finalmente varado en las *Platgetes de La Solitària*.



El matrimonio solicitó auxilio por el VHF, acudiendo las fuerzas anteriormente citadas que, si bien pudieron rescatar al matrimonio, no pudieron en principio hacer lo mismo con el barco, que se encontraba acolchado y con su quilla clavada en la arena. Pocos días después se conseguiría su recuperación merced a la colaboración de diversas embarcaciones locales de contrastada potencia.

> 5.46 *RESTERA*

Durante la maniobra de entrada en el puerto de Maó, en la madrugada del día 1 de octubre de 1990, el yate denominado ***Restera*** se golpeaba contra la denominada *Llosa de fora*, uno de los bajos existentes en la bocana tras lo cual quedaba embarrancado. El patrón de la embarcación de pesca ***Rosario***, Juan Florit, con base en Es Castell, en un principio y tras observar las señales luminosas lanzadas desde el velero acudió a prestarle ayuda con su barca, aunque poco

podría hacer puesto que estaba fuertemente clavado en las rocas. El resto de la tripulación le pidió entonces que les ayudara a desembarrancar la embarcación, que era de eslora generosa y aparejada en queche (2 palos). Lo intentó varias veces pero todos los esfuerzos resultaron negativostotalmente en vano.

Como viera que no tenía suficiente potencia para llevarlo a cabo en solitario decidió echar mano entonces del VHF para ponerse en contacto con el bou con base en el puerto, ***Puerto de Llansá***, solicitándole su presencia en el lugar de los hechos para colaborar en el rescate, puesto que era un arrastrero moderno, de suficiente envergadura y su motor poseía mucha más potencia que el suyo. Tras lograr reflotarlo y con la idea de que a primera hora de la mañana siguiente fuera sacado a tierra y revisado a fondo procedían a remolcarlo al interior del puerto. Se encontraba participando igualmente en el rescate la lancha de los prácticos, que habíatras haber sido avisado el de guardia y se había unido también a las operaciones. Sin embargo, tras comprobar que entraba bastante agua por diversas brechas del casco, aguas que no eran capaces de evacuar las bombas de achique de a bordo y en vista del cariz que tomaban los acontecimientos, decidieron entrar en *Calacorb* para que el barco no se hundiera y quedara en medio del canal de navegación. A pesar de todas estas precauciones no tardaría en hundirse en *Calacorb* y allí continúa aún. Florit: "*Hubo un lío de seguros y nadie pagaba. Nosotros no cobramos pero tampoco dejamos recuperarlo si no se producían indemnizaciones, puesto que las dos embarcaciones habíamos perdido un día de trabajo en el salvamento…*". Uno de sus tripulantes, el patrón, había resultado con una ceja abierta a raíz del accidente por lo que sería trasbordado a la embarcación de la Corporación de Prácticos para ser trasladado a tierra donde sería atendido en un centro hospitalario. Serían las primeras horas de la mañana cuando personal de la Armada y de la CAMPSA acudían al lugar en el que se había hundido la embarcación para disolver unas manchas de aceite y gasóleo aparecidas sobre la superficie en la vertical de la misma.

El yate ***Restera*** era un velero que estaba aparejado en queche (2 palos) y tenía la matrícula de Roma, siendo su propietario el Sig. Pasquale Orsini. La tripulación quedó a la espectativa de las gestiones que tenía que realizar la agente consular de Italia en Menorca encaminadas al reflotamiento del barco, que muy posiblemente no llegarían a fructificar nunca puesto que aún hoy, tal y como se ha citado, continúa hundido en el mismo lugar en que se fuera a pique.

> 5.47 *TRES HERMANOS*

Desde la noche del viernes 27 de marzo de 1992 se había perdido todo contacto con una embarcación tipo *llaüt* que llevaba por nombre ***Tres Hermanos*** en la que iban embarcados un padre y su hijo, Vicente Carreras Pons, de 59 años de edad y José Carreras Sintes, de 26, ambos vecinos de Sant Lluís. Habían salido desde la cala de *Biniparratx* a bordo de su embarcación de 36 palmos de eslora del tipo *llaüt* cabinado.

En opinión de algunos vecinos, padre e hijo se habrían dirigido a pescar, causa muy poco probable debido a las previsiones meteorológicas del momento anunciadas, mientras que otros manifestarían que debían de haber embarcado con la finalidad de trasladar la embarcación hasta Es Castell, debido al temporal que estaba azotando a la costa sur desde todo el día y que tenía que empeorar. También se suponía que portaban a remolque su pequeña embarcación auxiliar que utilizaban para embarcar en el ***Tres Hermanos*** cuando la dejaban fondeada en medio de la cala mencionada.

El caso es que, al observar sus familiares la anormal tardanza en regresar, comenzaron a procuparse, alertando de ello a la Guardia Civil. Eran ya las once y media de la noche. La Guardia Civil, junto a varios vecinos habían comenzado a rastrear la zona en busca de la embarcación y sus tripulantes, labor a la que poco después se unirían miembros de la Policía Local y de la Cruz Roja de Sant Lluís. Se hablaba de que padre e hijo habían realizado últimamente unas excelentes capturas de calamares, lo que les hacía salir bastante asiduamente a la mar con ese fin, estando su hora habitual de llegada comprendida entre las nueve y media y las diez de la noche, lo que les indujo a avisar a la Benemérita al rebasarse anormalmente dicha hora.

Sobre la una y media de la madrugada ésta había solicitado la colaboración de la Policía Local avisando a su oficial-jefe, don Jesús Alonso, con el fin de comenzar una búsqueda exhaustiva. Los miembros de la Policía Local participantes se dirigieron en primer lugar a la cala de *Biniparratx* con la finalidad de cerciorarse de que efectivamente allí no se encontraba la embarcación objeto de búsqueda. Por el contrario, al final de la calle de la urbanización *Cap d'en Font*

que limita con dicha cala, encontraron aparcado al vehículo propiedad de Vicente Carreras. Ante esta evidencia se confirmaba plenamente que la embarcación con sus dos tripulantes se había hecho a la mar. A partir de ese momento era alertada toda la la plantilla, además de las pertenecientes a Maó, Es Castell e incluso Alaior por si el fuerte viento reinante los hubiera arrastrado hasta la costa perteneciente a ese término municipal.

Sobre las dos de la madrugada una pareja de la Local se dirigía a la cala de *Binidalí* para poder otear desde ese punto el horizonte ya que, de lanzarse desde la embarcación buscada cohetes o bengalas, la rotonda que preside esa parte del acantilado era el mejor punto de observación. Allí encontraron a otra persona que les informó de que le parecía haber observado cohetes u otro tipo de señales lanzadas desde el mar, aunque muy bien podrían tratarse de relámpagos, los cuales cruzaban constantemente el horizonte e iluminaban fantasmagóricamente el panorama que desde allí podía observarse. Nada se pudo confirmar en el transcurso de todo lo que restaba de la noche, por lo que la búsqueda continuaba a la mañana siguiente.

Comenzó entonces a tomar cuerpo el hecho de que la embarcación se hubiera estrellado contra la costa, por lo que el sábado 28 se ordenó se hiciera a la mar la embarcación de la Cruz Roja ***Virgen de Monte Toro***, aunque la imponente mar que dominaba ya movida por el temporal todo el sector les aconsejó su retorno a puerto, siendo sustituida en sus labores de búsqueda por un avión perteneciente al S.A.R. El viento había rolado a NNW en las últimas horas y en las centrales del día había alcanzado los 84 km del N, aumentando con ello la mar de fuerte marejada a mar gruesa. Los



resultados continuaron siendo totalmente negativos.

Sería a mediodía del domingo 29 cuando comenzaban a hallarse los primeros vestigios de la embarcación, que auguraban el que los hechos acaecidos con toda probabilidad habían finalizado en tragedia. En mar abierta, a unas 6 millas de distancia, se habían hallado flotando diversos objetos que se reconocieron como pertenecientes a la embarcación desaparecida. Sería una patrullera de la Armada que también intervenía en la búsqueda quien los localizaba, más a SW de la *Illa de l'Aire* de donde estaban maniobrando las demás embarcaciones, consistiendo en un toldo de lona con sus dos soportes de madera y una caja que contenía las bengalas de seguridad en su interior, lo que confirmaba que sus tripulantes no habían tenido tiempo de poder lanzarlas. Tales objetos habían sido identificados por los familiares.

Por otro lado, el mal tiempo había comenzado a remitir considerablemente y el NNW había dado paso a vientos flojos del W, por lo que numerosos conocidos se unían a las operaciones de búsqueda con sus embarcaciones particulares. Un nuevo informador diría que había visto zarpar al ***Tres Hermanos*** desde la cala de *Biniparratx* el viernes por la tarde tomando rumbo

hacia la *Illa de l'Aire*, aunque bastante pegados a la costa, lo que parecía confirmar la teoría de que pretendían trasladar la embarcación a puerto seguro, donde poseían un amarre. Los partes meteorológicos habían anunciado la presencia de un temporal bastante fuerte del N, lo que les había hecho preocupar por la seguridad de la embarcación. Por lo que respecta a la segunda posibilidad apuntada en un principio referente a haber salido de pesca, quedaba descartada puesto que todos los aparejos de pesca habían quedado en tierra, según manifestaría la prometida del joven desaparecido. Otro testimonio situaría a la embarcación en las inmediaciones del *Baix d'en Caragol*, aunque no lograría confirmarse. Los entendidos en la zona y que conocían perfectamente a Vicente Carreras no alcanzaban tampoco a comprender cómo era posible que no hubiera logrado arribar a Maó puesto que el hombre poseía sobrada experiencia en la mar, la embarcación era suficiente y el resguardo tomado con la costa les tenía que facilitar notablemente el recorrido, al menos hasta las inmediaciones del *Pas de l'Aire*. Sin embargo, en esa noche del viernes, el viento había adquirido una intensidad notable en un escaso margen de tiempo, lo que muy posiblemente habría sorprendido a los dos navegantes cuando estarían atravesando dicho paso, peligroso en extremo por su poco calado, corrientes y rompientes que allí suelen formarse.

A partir de la tarde del domingo 30, todos comenzaban a intuir ya más claramente la tragedia y el día 31, miembros de la Policía Local hallaban en *Ses Salines de Punta Prima* nuevos indicios: aparecían los primeros restos del casco de la embarcación entre las rocas. Se trataba del fregadero, la nevera construida mediante fibra de vidrio y otras piezas de madera de la carpintería interior. Este hallazgo supondría un fuerte golpe para los familiares que veían reducidas sensiblemente las esperanzas de hallar a padre e hijo con vida. El tiempo se volvería a agravar del SW a las últimas horas del día, convirtiendo toda la costa y sus inmediaciones en un auténtico hervidero que impediría vislumbrar cualquier objeto que pudiera encontrarse flotando sobre la superficie del agua.

A las nueve y media de la mañana del 4 de abril era hallado el cadáver de José Carreras en el fondo y frente al punto conocido como *Na Foradada*, que se halla situado entre la *Platja de l'Aire* y la cala de *Alcalfar*. El cuerpo del tripulante se encontraba a una profundidad media de unos 3 metros y el hallazgo era obra de una de las embarcaciones de voluntarios que había estado recorriendo la costa. Una vez recuperado el cuerpo del infortunado joven fue trasladado al centro de operaciones que se había instalado en la misma playa, procediéndose a su identificación en presencia del juez, médico forense y familiares. Posteriormente fue trasladado hasta el Depósito del Cementerio para, una vez se le hubiera realizado la autopsia, poder enterrarlo aquella misma tarde.

Pero aún se obtendrían más resultados ese mismo día puesto que, sobre la una y media de la tarde, se localizaba la embarcación en el *Pas de l'Aire*, posada en un fondo de unos 10 metros. Tenía su estructura muy dañada y numerosos enseres permanecían diseminados a su alrededor, como resultado de la acción de las corrientes que habían logrado vaciarla. Sin embargo no aparecería el cuerpo del padre, aunque sí numerosas prendas entre las rocas de la costa, tras haber sido arrastradas por las olas. Y es que la última jornada había sido decisiva ya que el alcalde de Sant Lluís había organizado un cuerpo de unos sesenta voluntarios dispuestos a continuar la búsqueda que iba a darse por concluida vista la falta de resultados. Sobre las siete y media de aquella mañana se habían reunido todas las fuerzas dispuestas a iniciativa de la primera autoridad municipal, iniciándose una nueva operación de búsqueda. Dos equipos por mar y otro por tierra comenzaban a peinar la *Illa de l'Aire* y su contorno. Otros equipos hicieron lo mismo entre las calas de *Biniancolla* y *Alcalfar*, mientras que diferentes embarcaciones se situaban en la mar. Toda la zona del *Pas de l'Aire* se dividió o cuarteó para facilitar el peinado, lográndose así localizar el *llaüt* cuatro horas más tarde de haber localizado el cuerpo del tripulante. Sin embargo, nunca aparecería el cadáver del patrón que sería dado definitivamente por desaparecido. El Alcalde, señor Pons Vidal, quiso expresar en su nombre y en el de los familiares de las víctimas el agradecimiento a todas las instituciones y voluntarios que habían participado en las labores de búsqueda de los dos vecinos desaparecidos.

> 5.48 *Velero*

Un velero que se encontraba amarrado en el puerto de Maó sufrió un espectacular incendio, del que resultaría prácticamente destruido, sobre las diez menos veinte de la mañana del 5 de agosto de 1992. Parece ser que la causa fue debida a un cortocircuito en la instalación

eléctrica de su motor. El accidente pudo tener desgracias personales al existir la posibilidad de que el fuego se extendiera a las embarcaciones vecinas, entre las cuales se encontraban varias en tránsito, puesto que se trataba de fechas en plena temporada turística. Medía el barco 9 metros de eslora y sus propietarios eran mallorquines.

En el momento de iniciarse el fuego, se encontraba en el interior de la camareta una de sus tripulantes. Ante la presencia del fuego se avisó inmediatamente a la Comandancia de Marina (situada a escasos metros del lugar), que organizó inmediatamente todas las operaciones para llevar a cabo la extinción del fuego a bordo. En la misma participaron miembros de la Autoritat Portuària, Estación Naval y Cuerpo Municipal de Bomberos. Vista la situación en que se encontraba y el peligro que suponía su presencia para las demás embarcaciones amarradas en el muelle, fue rápidamente desamarrada para ser remolcada hasta aguas libres para poder controlarla mejor. Una vez llevada hasta la *Illa d'en Pinto* los bomberos, que se habían trasladado inmediatamente hasta la Estación Naval, procedieron a terminar su trabajo. También tomaron parte en las operaciones personal de las empresas Pedro's Boat, Náutica Menorca y los prácticos del puerto.

Una vez definitivamente extinguido el fuego, el velero siniestrado quedó amarrado en el muelle del varadero de la Estación Naval para que pudiera pasar las inspecciones del juzgado marítimo y de las aseguradoras. La embarcación había quedado totalmente inutilizada y sin posibilidades de recuperación.

> 5.49 *Lancha*

El 25 de noviembre de 1992 desaparecía misteriosamente de las aguas anexas al puerto de Maó una lancha que iba tripulada por dos aficionados a la pesca deportiva que habían salido a practicar su deporte favorito. Eran José Muñoz Barba, de unos cuarenta años de edad y Alfonso Cleofé Estévez, de cincuenta y nueve, vecinos de Es Castell y Maó respectivamente.

La embarcación era una pequeña lancha de 4,5 metros de eslora equipada por un motor de 150 HP. Ante el temor de que hubiera podido sucederles alguna desgracia, sus familiares daban parte de su tardanza en regresar a puerto, algo que no era costumbre en ellos y, poco después, salía de Maó una embarcación de la dotación de la Cruz Roja del Mar que estuvo rastreando durante toda la noche las aguas de la costa sur de la Isla donde se suponía podrían hallarse, sin obtener resultado alguno, ni bueno ni malo. Debido a estas circunstancias, se unieron a la búsqueda una embarcación de la Comandancia de Marina de Menorca y un helicóptero del S.A.R. tan pronto como las condiciones meteorológicas lo permitieron.

Sobre las seis de la tarde eran localizados los posibles restos de una embarcación naufragada a unas doce millas al NE de la *Punta de s'Esperó*, lo que haría temer lo peor a sus preocupados familiares y amigos. Recibido el aviso, hacia allí se hacían tanto la embarcación de la Armada como la perteneciente a la Cruz Roja del Mar, regresando pasadas las nueve de la noche sin haber visto nada. La meteorología venía a complicar aún más la situación, puesto que los últimos partes emitidos anunciaban que el viento que había estado soplando del SW parecía, según parecía, iba a rolar a N o NE. Afortunadamente tal previsión no se cumpliría al pie de la letra y por ello otras embarcaciones se sumaban a las operaciones de búsqueda en las jornadas siguientes así como el patrullero de la Armada ***Corredera***. El caso es que se continuaba sin tener datos de la situación de los dos desaparecidos. Los últimos equipos de salvamento en unirse al contingente fueron una avioneta perteneciente al Aeroclub de Maó y dos veleros pertenecientes a la empresa local de chárter marítimo Menorca Nàutic, en los que viajaban un hijo de cada uno de los dos desaparecidos.

Poco a poco nuevos datos se añadían a esta historia cuales fueron que los dos pescadores aficionados se habían hecho a la mar sobre las ocho de la mañana a bordo de la lancha de un amigo común. Se suponía que se habrían dirigido al espacio comprendido entre la *Punta de s'Esperó* y la *Illa de l'Aire*. Para aumentar aún más la preocupación existente, el hermano de José Muñoz manifestaría que éste carecía de experiencia en el manejo de embarcaciones puesto que había subido por primera vez en esa lancha la jornada anterior a la de su desaparición. Precisamente había sido su familia la primera que daría la alarma al observar que era la hora del almuerzo y no había regresado aún. Por fín y cuando nadie esperaba ya resultados positivos en el acaecimiento la buena noticia saltaría a la calle y a los medios de comunicación: en la tarde del día 28, habían sido recogidos los dos hombres por un petrolero chipriota cuando se encontraban a la deriva a unas 70 millas al NE de Menorca (cerca de la isla de Córcega). El providencial buque

procedía de aguas africanas y estaba haciendo en esos momentos rumbo a Génova cuando se encontró con la lancha y sus dos tripulantes. Una vez recuperados felizmente fueron reconocidos por el 2° oficial y médico del barco chipriota Mr. Giannion Aristótelis, mientras el petrolero continuaba a rumbo con destino Génova, a cuyo puerto tenía previsto llegar el día 30, donde serían desembarcados tanto los dos hombres y la lancha.

Conocido el feliz desenlace los dos veleros que participaban en la búsqueda dieron su misión por terminada, emprendiendo el viaje de regreso esa misma tarde. Cuatro largos días había durado la aventura, que habían transcurrido en el interior de la lancha a la que habían colocado una lona con el fin de poder protegerse del sol y de la humedad. Tan pronto como habían subido a bordo, el capitán del buque les había conminado a llamar a sus respectivas familias para que pudieran tranquilizarse al saber que habían sido rescatados con vida. El petrolero era el ***Kerkyra***, que se encontraba realizando el trayecto Nigeria-Génova al mando de su capitán Mr. Glynos Dimitrios. Una vez en el antepuerto de Génova quedaba fondeado en rada hasta el día 30, en que entraba en el mismo a primera hora de la mañana. A partir de ese momento iban a iniciarse los trámites en el Consulado de España, cuyo responsable era don Javier Armada Ramiro, a fín de poder regresar cuanto antes a Menorca portando vía carretera la lancha.

Una de las primeras gestiones que realizaron al pisar de nuevo tierra fué comprar ropa, puesto que habían quemado la mayor parte de la suya haciendo señales. Las causas que hicieron que la embarcación quedara a la deriva serían explicadas por Muñoz a su llegada, tras los primeros abrazos a su familia que le había estado esperando en pleno en la terminal del aeropuerto. Él era el primero que regresaba a Menorca mientras que su compañero terminaba de arreglar los trámites para volver por carretera remolcando la embarcación. Según explicaría las causas de la insólita aventura fue una avería en el motor que les dejó a la deriva. Estuvieron cuatro días sin comer manteniendo la esperanza de que el viento les empujara hacia la costa o cuando menos, fueran avistados por algún barco que navegara por la zona. Muchas horas habían estado manteniéndose a la deriva en estas condiciones mientras el cansancio, la sed y la incertidumbre iban minando poco a poco su moral.



Recordaba que tras fallarles el motor, la brisa había alejado la pequeña embarcación de la costa, algo de lo que no se percatarían en los primeros momentos puesto que la búsqueda de las causas del fallo del motor les hizo olvidar por unos momentos el que la brisa les podía alejar peligrosamente. Por ello, y tras darse cuenta, lo primero que se les ocurrió fue lanzar dos bengalas con la esperanza de que algún militar de la *Mola* les pudiera ver, resultado que sería negativo. Más tarde verían a otras dos embarcaciones las cuales tampoco detectaron el problema que tenían a bordo. No podían remar por falta de remos, que tampoco es el medio de propulsión de una lancha. Únicamente disponían de unas pequeñas palas que no les servirían de nada. Sobre las cinco de la tarde rolaba el viento, que tendría como resultado el que la embarcación fuera nuevamente empujada hacia la costa. Animados por la esperanza remaron impetuosamente, realizando con ello un gran esfuerzo hasta el mismo agotamiento tras lo que, desesperados, observaban que la corriente volvía a alejarlos. Muñoz: "*El **Kerkyra** también nos había pasado de largo. Luego se ve que distinguieron la avioneta que estaba sobrevolando la zona al estar buscándonos, lo que les hizo pensar que a lo mejor había algún problema. El primer oficial llamó a otro compañero que había en el puente y se pusieron a mirar hasta lograr distinguir el humo que habíamos provocado al encender la camisa y la chaqueta de mi compañero para poder llamar la atención. Como nos habían propasado, pararon la máquina y encendieron el proyector*

barriendo lentamente las aguas hasta lograr descubrirnos. Parece ser que en esos momentos nos encontrábamos a 40 ó 42 millas de la costa, según precisaron ellos, una distancia que por carretera, realmente no sería excesiva..."

Muñoz también rectificaría la información dada por sus familiares en fechas anteriores con relación a su experiencia en la mar, al manifestar que había salido a pescar en bastantes ocasiones. Por otro lado, su compañero era poseedor el título de patrón desde hacía varios años. Pocos días después regresaba su compañero Cleofé, finalizando con ello la forzada aventura que se vieron obligados a correr ambos pescadores aficionados y que, por fortuna, acabaría bien para los dos.

> 5.50 *MERCURY SUN*

El día 29 de julio de 1993, al encontrarse navegando a unas 45 millas al E de la costa de Menorca, el velero denominado ***Mercury Sun*** sufría un incendio a bordo que sería atribuido a algún defecto en la instalación eléctrica de su motor. El resultado fue que la embarcación quedaba desde ese momento sin medios de propulsión y a la deriva. Cuando el pesquero italiano ***Mare dei Plata*** se encontraba navegando a unas 50 millas de la Isla, advertidos por la columna de humo, sus tripulantes pudieron descubrir el velero averiado, cuyos tripulantes estaban haciendo señales pidiendo auxilio.

Los tripulantes del velero eran de nacionalidad inglesa, con edades comprendidas entre los 17 y 49 años. Una vez se hubo situado en sus inmediaciones el pesquero procedió a darles un cabo con el que se llevó a cabo el remolque hasta el puerto de Maó, al propio tiempo que se daba cuenta de la situación a la estación costera quien, a su vez, la comunicaba a la Cruz Roja.

No transcurriría mucho tiempo sin embargo, cuando podían observar que el velero estaba comenzando a hundirse lentamente, por lo que sus tripulantes eran trasbordados al pesquero al tener que ser abandonado. Las causas probables del hundimiento fueron atribuidas al debilitamiento de alguna parte de la obra viva, debida al incendio, o a algún manguito de la instalación de refrigeración del motor que debió resultar igualmente dañado, permitiendo el acceso indiscriminado del agua al interior del barco. Los tripulantes no sufrieron lesión alguna, aunque tendrían que ser acogidos una vez en tierra en los locales de la Cruz Roja.

El hundimiento se produjo a unas 10 millas de la costa. A la mañana siguiente se daba cuenta de los hechos ocurridos al vicecónsul británico para que se hiciera cargo de todos los trámites legales derivados al efecto, puesto que toda la documentación se había ido a pique con el barco.

> 5.51 *FLYNG CLOUD*

Otro suceso tendría como protagonista a una embarcación del tipo catamarán. Dos embarcaciones deportivas con base en la cala de *Na Macaret* rescataban en la mañana del 31 de julio de 1993 a los tres tripulantes que se hallaban a bordo del catamarán denominado ***Flyng Cloud*** el cual se encontraba navegando a la deriva en aguas próximas al *Arenal d'en Castell*. En el momento de ser rescatado, el barco se encontraba a unos 400 metros de las rocas, arrastrado por un fuerte temporal originado por el viento N reinante, con rachas de hasta 70 km por hora. Al verse en inminente peligro, sus tripulantes habían lanzado un mensaje de socorro por radio que fue captado por la Cruz Roja del Mar de Maó.

Desde la sede se avisó a la agrupación perteneciente a Es Mercadal, a cuyo frente figuraba Sebastián Pons quien a su vez contactaba sobre las once y media de la mañana con el puesto de socorro ubicado en el *Arenal d'en Castell*, a fin de que se cercioraran de la veracidad del mensaje, lo que se haría rápidamente merced a la embarcación neumática del puesto. Tras ser botada y salir fuera de puntas, no tardaban en localizar a un catamarán de bandera germana de unos 10,5 metros de eslora que se hallaba batido por el temporal y arrastrado irremisiblemente hacia la costa, de la que le separaban tan sólo unos 400 metros. La neumática se vio ayudada por otra embarcación similar y, acercándose al barco en apuros y tras ímprobos esfuerzos, conseguían rescatar a su tripulación, compuesta de un matrimonio cuya edad oscilaría sobre los treinta años y una pequeña de tan sólo dos.

Parece ser que la mujer se encontraba nuevamente en avanzado estado de gestación.

Se dio la circunstancia de que el hombre, en un principio, se había resistido a abandonar su barco, intentando por todos los medios forzar su salvamento. La familia Kelmer, que así se apellidaban sus propietarios, habían zarpado el día 30 de la costa sur francesa, con la intención de dar con su embarcación la vuelta al mundo. Se desconoce el destino final del barco.

> 5.52 *FAVORITA*

El día 25 de agosto de 1993, al encontrarse navegando el yate ***Favorita*** al través de la cala de *Biniancolla*, colisionó con el *Baix d'en Caragol* de tal forma que quedaba completamente embarrancado. El barco medía unos 15 metros de eslora y estaba matriculado en Barcelona. A la vista de que no había posibilidad de recuperarlo mediante la ayuda de otras embarcaciones que habían acudido en su ayuda, se solicitó auxilio por la radio de a bordo. Desde el puerto de Maó salió el remolcador ***José Elduayen***, que realizó el salvamento sin mayor problema. Ninguno de sus tripulantes sufrió daños a resultas del accidente.

> 5.53 *ALTHEA*

En la tarde del viernes 1 de enero de 1994 efectivos de la Cruz Roja del Mar se percataban de que en las proximidades de la *Illa de l'Aire* se encontraba a la deriva un velero de unos 11 metros de eslora. Cuando se acercaron al barco pudieron observar que se trataba del ***Althea***, que iba tripulado por una pareja de nacionalidad finlandesa, la cual se encontraba en perfectas condiciones a bordo.

Como no pudieran navegar por sus propios medios, les dieron un cabo procediendo a remolcarlos hasta el puerto de Maó, siendo amarrados frente a las instalaciones de la Autoritat Portuària. El salvamento se había realizado gracias a la colaboración de la Policía Local de Sant Lluís, tras haber observado el resplandor de varios cohetes de señales lanzados desde algún punto cercano a la cara norte de la *Illa de l'Aire*. A partir de ese momento efectivos de la Cruz Roja del Mar se habían movilizado con el fin de localizar el origen de las mismas.

El ***Althea*** procedía de Túnez y al sobrevenirles la avería en su motor se encontraban en navegación rumbo al puerto de Palma de Mallorca. Cuando lanzaron los cohetes portaban ya dos días a la deriva, puesto que tenían también las velas en estado inutilizable para la navegación, además de otros varios problemas eléctricos que les habían impedido solicitar ayuda mediante la radio. Afortunadamente toda la aventura finalizó sin que tuvieran que lamentarse desgracias personales.

> 5.54 *ARGONAVIS*

El primero tenía lugar el 11 de junio de 1994, en que se llevaba a cabo la recuperación de un yate que había quedado encallado en cala *Morell* mediante el barco perteneciente a la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo de la Dirección General de la Marina Mercante, ***Cavall Bernat***, que tiene su base en Puerto de Pollença. El yate siniestrado era el ***Argonavis***, un precioso velero de alquiler perteneciente a una empresa de charter marítimo del puerto de Mahón. Las operaciones de salvamento, en las que intervendría la Capitanía Marítima de Ciutadella, se prolongaron por espacio de hora y media. La tripulación del velero no sufrió desgracias personales y pudo saltar fácilmente a tierra; por el contrario, las averías sufridas por el yate fueron calificadas de graves.

La embarcación de recreo se había refugiado en cala *Morell* a consecuencia de una brusca entrada de mal tiempo, que estaría acompañada con un fuerte reforzamiento del viento de componente N que había estado soplando durante los últimos días. El desconocimiento de la costa hizo que la tripulación, unos turistas, buscaran abrigo en esa cala que, precisamente, al ser abierta para los vientos del primer y cuarto cuadrante, no reunía precisamente las mejores garantías de seguridad. Las labores de salvamento se iniciaron a la una y media de la tarde, procediéndose a dar un cabo desde el barco de salvamento al yate para poder recuperarlo de las rocas contra las cuales estaba batiendo. Al desembarrancarlo se pusieron en marcha unas bombas para achicar el agua que penetraba por una brecha provocada por el accidente. Se tiró de él hasta el centro de la cala para ser remolcado posteriormente a otro punto de la misma más

seguro donde quedaría convenientemente amarrado. El capitán del ***Cavall Bernat*** manifestaría a su llegada desde Puerto de Pollença que la travesía hasta la costa de Menorca había sido difícil dada la mar que había levantado el temporal, con olas de hasta 7 metros de altura.

> 5.55 *AFRODITA*

A las seis y media de la mañana del día 26 de junio de 1994 se hacía a la mar desde el puerto de Ciutadella con destino al puerto de cala Ratjada un velero que tenía su base y matrícula de Mallorca, el ***Afrodita***, que había estado amarrado unos días en ese puerto por el deseo de sus tripulantes de asistir a las Fiestas de Sant Joan. Cuando ya se hallaban separados de la costa, atravesando el canal, tuvieron la fatalidad de que se les parara el motor, por una avería fortuita que no pudieron solucionar, quedando desde esos momentos a la deriva. Sus tripulantes eran los jóvenes mallorquines Juan Antonio Femenías y Alberto Garau, de 22 y 23 años respectivamente.

Al notar sus familiares que la tardanza en arribar el barco iba dilatándose anormalmente comenzaron a preocuparse, decidiendo dar aviso al Centro Regional de Coordinación del Salvamento Marítimo. La suerte acompañó a los dos jóvenes puesto que, junto a su barco, serían rescatados a primeras horas de la tarde frente a la *Platja de Son Bou* por un pesquero alicantino cuyo nombre era ***González López***. Su patrón había escuchado a través de su equipo de a bordo el mensaje de "Aviso a los navegantes" de la costera referente al yate que se daba por desaparecido, localizándolo cuando se encontraba navegando en demanda del puerto de Maó, a unas 3 millas al través del arenal de *Son Bou*.

Tras darles un cabo para remolcarles, el pesquero viró cambiando el rumbo hacia poniente, conduciendo el velero nuevamente hasta Ciutadella, a cuyo puerto llegaban pasadas las seis de la tarde. Los dos tripulantes manifestaron a su llegada a tierra haber estado remando durante siete largas horas hasta conseguir ser localizados y remolcados hasta Ciutadella, y que habían sido arrastrados por la corriente tras navegar bastante mal, hasta el punto de haber temido incluso que fueran a volcar. El viento había soplado del N con una velocidad de 39 km/h y el parte meteorológico había anunciado nubes y chubascos. Extraña que siendo un velero no izaran las velas al quedarse sin el motor, salvo que no supieran cómo hacer uso de ellas.

> 5.56 *TEXAS WIND*

En las primeras horas de la noche del día 1 de noviembre de 1994 la embarcación de pesca denominada ***Vista Hermosa*** lograba rescatar al único tripulante que navegaba a bordo del velero ***Texas Wind***. Cuando se encontraba a unas 12 millas náuticas al N del puerto de Maó, el tripulante del velero, de nacionalidad española, se percataba de que tenía fuego a bordo. Las llamas no podían ser sofocadas, por lo que decidió lanzar un mensaje de socorro por la radio de a bordo. Captado el SOS por la Cruz Roja del Mar con base en Maó, retransmitió la información al Centro Coordinador de Salvamento Marítimo de Palma de Mallorca quien, tras constatar la situación a través de la costera Menorca radio fueron alertados los barcos que navegaban por la zona para que intervinieran en el auxilio solicitado por el navegante.

Dio la casualidad de que el pesquero denominado ***Vista Hermosa*** se encontraba por la zona, por lo que acudió inmediatamente al lugar donde se encontraba el apurado tripulante que sería rescatado sin más contratiempos, para ser desembarcado poco después sano y salvo en las instalaciones del *Port d'Addaia*.

> 5.57 *Velero*

Durante la noche del 1 de enero de 1995 se hundía en las proximidades de cala *Barril* un velero de 8 metros de eslora y 3,70 de manga que enarbolaba pabellón suizo, estando tripulado por una pareja de igual nacionalidad. Existía establecido un fuerte temporal del N y tras soportar durante varias horas la violencia del mismo, en un fuerte golpe propiciado por las impresionantes olas que se habían levantado, se le había quebrado el mástil, que caería al mar rompiendo sus aparejos y el cable de la antena del radioteléfono de a bordo, perdiéndose todo en el agua.


CALA BARRIL. RESTOS NAUFRAGIO VELERO

En estas lamentables condiciones el barco continuó siendo arrastrado, entre terribles bandazos que le conducían irremisiblemente contra los acantilados y bajos que pueblan la costa en esa zona. Como quiera que el barco continuaba zarandeado violentamente, posiblemente a raíz de que cabos, escotas u otros aparejos se encontraran en el agua tras la rotura del mástil, hicieron que el timón quedara agarrotado, sin posibilidad de ser manejado, por lo que la tripulación contemplaba horrorizada que iban totalmente sin gobierno. La situación era extremadamente peligrosa y los acantilados quedaban cada vez más cercanos de modo que Laurent y Anne, que así se denominaban los miembros de la joven pareja, decidieron botar la pequeña embarcación neumática que iba a bordo y abandonar el barco a pesar del temporal existente, antes de que fuera demasiado tarde. Una vez en medio de las aguas, parece ser que o se rompieron los remos o perdieron alguno de los dos, por lo que nuevamente quedaban a merced de las olas y a la deriva. Sin embargo, el viento les fue acercando rápidamente hacia la *Illa de ses Bledes*, que por fortuna sería sorteada y pasando entre la *Illa des Coloms* y el *Cap de Salairó*, fueron a parar afortunadamente, hasta la misma arena de cala *Barril*, consiguiendo poner pie a tierra sin sufrir otros daños siendo como es, en esa zona, la costa muy sucia, estando poblada de bajos y escollos.

Serían las seis de la mañana cuando, olfateados los náufragos por el perro del guarda de la finca, daba cuenta de su presencia con sus nerviosos ladridos. El guarda, al observar a los dos recién llegados y percatado rápidamente de lo sucedido y de las circunstancias que habían tenido que soportar los dos navegantes, les prestó inmediatamente todo tipo de ayuda, facilitándoles ropa seca, alimentos y un lugar donde poder descansar sus maltrechos cuerpos tras treinta y seis interminables horas a la deriva sin comer ni dormir, bajo los fuertes rociones de agua y espuma enviados por el viento. Tras haber descansado unas horas, los dos jóvenes fueron trasladados hasta Es Mercadal para dar cuenta del naufragio y poder retirar dinero de una entidad bancaria con el cual poder hacer frente a los primeros gastos. Ambos eran de Neuchâtel y tenían que contactar con sus familiares para ponerles al corriente de su situación. La documentación y la tarjeta de crédito fueron las únicas pertenencias que lograron salvar del naufragio tras un aventurado viaje iniciado en la Costa Azul francesa, desde donde habían puesto rumbo hacia el puerto de Ciutadella. Precisamente tenían programado un par de días de descanso en Menorca.

Una vez repostados y descansados tenían que realizar una segunda derrota, en esta ocasión rumbo a Gibraltar y desde allí, navegarían hasta las islas Canarias. Sin duda ello ya no iba a resultar posible puesto que, desgraciadamente, el viaje había encontrado su punto final definitivamente en Menorca y tras contactar via telefónica con su familia, partieron de regreso a su país por vía aérea. El velero, de aluminio, acabó por estrellarse contra la costa empujado por el impetuoso oleaje y, muy posiblemente, sus restos sean los que pueden localizarse sobre el "*planer*" existente en el margen W de *Cala Moragues*, un enclave geográfico situado en la costa del predio *Son Ermità*.

> 5.58 *NASTI DE PLASTY*

El día 4 de agosto de 1995 saltaba por VHF una llamada en petición de ayuda realizada por un velero que se encontraba al pairo, sin motor ni viento. El mensaje fue captado por la costera Menorca-radio y tras enterarse de la situación actuó de puente conectando el barco en apuros con el Centro Coordinador de Salvamento Marítimo en Palma de Mallorca. Al ser interrogado por su situación geográfica, el patrón del velero no podía dar razón de la misma. Sabía que frente a él

tenía a la isla de Menorca, aunque no podía precisar el punto exacto. En principio decía que estaba a levante de la Isla y que veía navegar a un buque "rojo con una raya blanca". Pronto se pudo entender que se refería a uno de los buques de Naviera Mallorquina, por lo que tenían que estar situados, efectivamente, al E de Menorca ya que el buque en cuestión, cuya raya blanca era el logotipo de la naviera que figuraba pintado en su casco, iba o había salido del puerto de Maó.

Seguidamente se dio la orden de hacerse a la mar la lancha ***Virgen de Monte Toro***, en busca del ***Nasti de Plasty***, que así se denominaba el yate, y mediante un teléfono móvil le solicitó que emitiera series de números en un canal determinado del VHF para así poder ser marcados mediante el gonio de a bordo y fijar su situación. Una vez localizado, la lancha se dirigió a su encuentro. Cuando hubo llegado a su costado, el patrón del velero declinó aceptar el remolque, por lo que la operación se completó mediante la asistencia en convoy y, llegados a puerto, fondeó por su cuenta.

> 5.59 *PANORAMIX*

En la noche del día 6 de agosto de 1995 fueron requeridos los servicios de la lancha de salvamento ***Virgen de Monte Toro*** para que fuera a reflotar un *llaüt* de 36 palmos que se hallaba fuertemente embarrancado en el *Arenal d'en Castell*. La lancha se hacía a la mar a la una menos cuarto de la madrugada y acudía en ayuda de la embarcación en apuros, el nombrado ***Panoramix***, que estaba tripulado por dos personas. La recuperación se llevó a efecto sin ningún contratiempo, tras lo cual regresaba a puerto por sus propios medios, mientras que la lancha entraba en Maó a las cuatro y veinte de la madrugada.

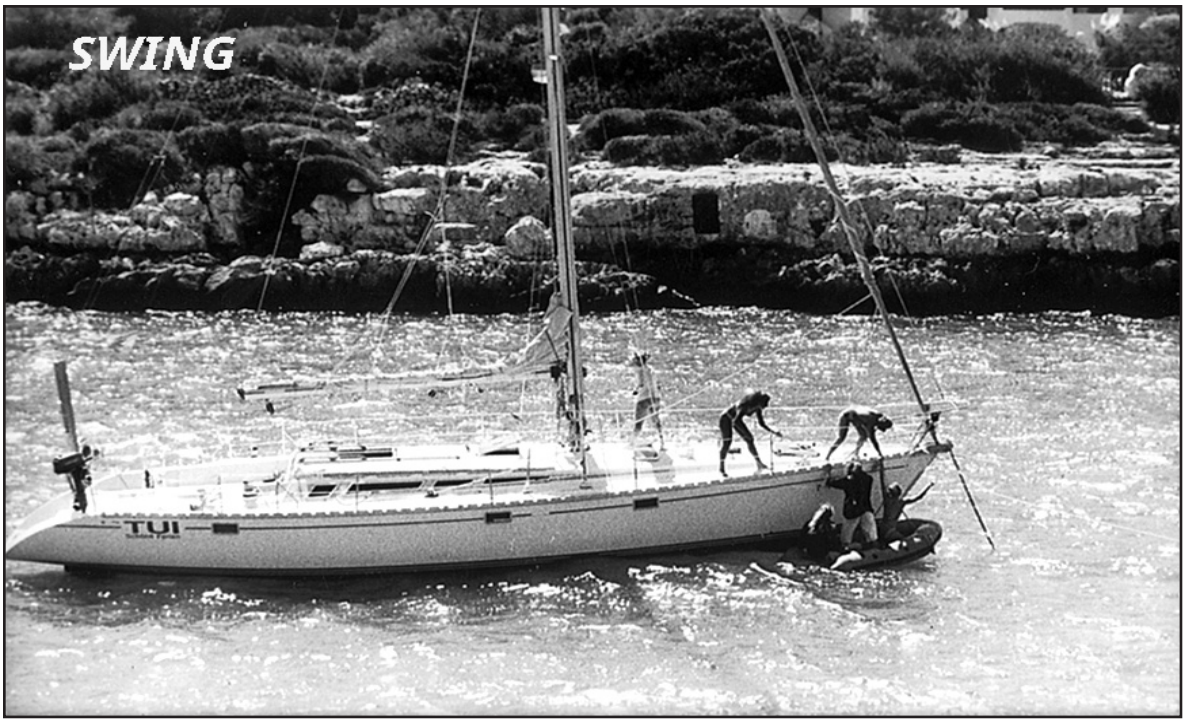
> 5.60 *LA NICOLASA*

En la noche del 28 de agosto de 1995 embarrancaba en uno de los bajos existentes en la bocana del puerto de Maó el precioso *llaüt* construido en madera y de 43 palmos de eslora ***La Nicolasa***, con base en el Club Marítimo de Mahón. A la una menos cuarto de la madrugada y tras ser puesta en alerta, salía en su ayuda la lancha afecta a Salvamento Marítimo ***Virgen de Monte Toro***. Su tripulación podría comprobar a su llegada al lugar de los hechos que la embarcación se encontraba completamente varada sobre la denominada *Llosa de Sant Carles*, en el margen S de la bocana y frente a la punta del mismo nombre. Tras el encontronazo de la embarcación con el bajo se le había abierto una fuerte vía de agua en su casco. En esas condiciones no era posible reflotarla y aún menos remolcarla ya que la rompiente se encargaba al propio tiempo de ir llenándola de agua.

Su propietario quería que fuera rescatada de las rocas mediante el concurso de la lancha a lo que el patrón de la misma solicitó que dicha petición se realizara por escrito, visto el tremendo riesgo que podía representar la operación ya que, una vez a flote, la embarcación podía irse a pique tras llenarse de agua. Para facilitar la operación se acordó evacuar todo el contenido de la misma, a fin de aligerarla lo máximo posible, mientras le eran instaladas unas bombas de achique que serían facilitadas por el Club Marítimo de Mahón. A las dos de la madrugada había regresado la lancha de salvamento a su apostadero y a la mañana siguiente, una empresa náutica se hacía cargo de ***La Nicolasa*** para proceder a llevar a cabo la reparación de las diferentes averías.

> 5.61 *SWING*

El 15 de septiembre de 1995, y tras varias horas en el intento, lograba ser recuperado el yate de bandera alemana ***Swing***, que había quedado a la deriva frente a la costa de la cala de *Santandria*, de Ciutadella. Tuvo que ser necesaria la intervención del Cuerpo de Bomberos de dicha población, que trabajó arduamente para poder lograr su objetivo una vez hubo ganado el interior de la cala, puesto que la mala mar impedía el concurso de embarcaciones neumáticas, las cuales habrían simplificado las operaciones al carecer el velero de propulsión y gobierno en condiciones debido a la angostura de la cala. También se contó con la decidida participación de la Policía Local, la Capitanía Marítima y Cruz Roja del Mar. Finalmente se tuvo que optar por lanzar varios cabos desde las riberas de la cala hasta poder trincar debidamente la embarcación, un



precioso yate del tipo velero. La tripulación, compuesta por 8 personas, se negó a abandonar el barco, que quedó amarrado en el eje de la cala, con cabos a ambas bandas de la misma.

Al parecer, durante la navegación, había enganchado fuertemente un cabo con su hélice, lo que le impedía la utilización de su motor. Al día siguiente era convenientemente reparado, quedando el barco libre para poder reanudar sus singladuras.

> 5.62 *Bote*

Otro suceso que pudo derivar en tragedia tenía lugar en la noche del 3 al 4 de octubre de 1995, cuando un vecino de Alaior, Juan Pons Pons, de 37 años de edad, perdía su embarcación al producirse una fuerte vía de agua cuando se encontraba realizando labores de pesca en aguas cercanas al *Cap de Favàritx*. Tan rápidamente se sucedieron los acontecimientos y el hundimiento de la embarcación, que el hombre no pudo transmitir ningún mensaje en solicitud de ayuda, a pesar de llevar una emisora instalada a bordo, ni llegar a lanzar ninguna de las bengalas de las cuales estaba igualmente provisto. Cuando se encontró en el agua, el señor Pons pudo agarrarse a un madero perteneciente a su embarcación que estaba flotando a su vera y, de esta suerte, pudo mantenerse durante toda la noche mientras las horas se hacían eternas, sin saber cuál sería su destino. Por fín, a primeras horas de la mañana siguiente, acertaba a pasar un velero cerca del lugar en que se encontraba flotando. Sus tripulantes le descubrieron por casualidad, poniendo inmediatamente proa al punto en que éste se encontraba y, una vez a su lado, procedieron a rescatarle de las aguas y a conducirlo hasta el *Port d'Addaia*.
No tardaría mucho en llegar una embarcación de la Cruz Roja del Mar, que había sido avisada a raíz de la ausencia del infortunado pescador, aunque sus servicios no serían ya necesarios. También se había desplazado una ambulancia, que lo trasladó inmediatamente al Hospital Virgen de Monte Toro, de Maó, donde le sería diagnosticada una "hipotermia" debido a las muchas horas que había pasado en las frías aguas. Tras ser ingresado en la U.C.I., permaneció en observación sin que, afortunadamente, llegaran las consecuencias a mayores.

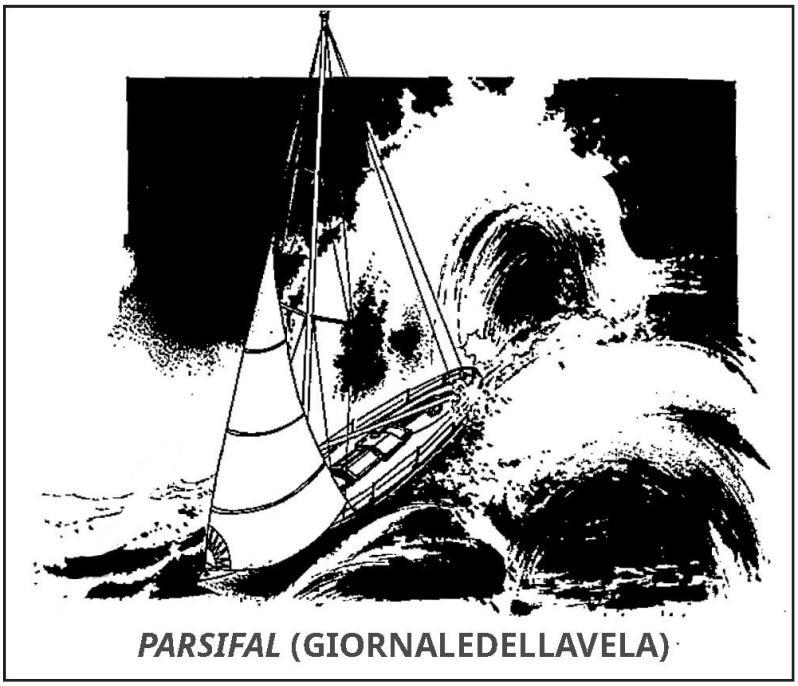
> 5.63 *PARSIFAL*

El día 1 de noviembre de 1995 se daba la salida desde el bonito puerto de San Remo a una regata de veleros que tendría trágicas consecuencias para varios de los tripulantes y barcos participantes. Los partes meteorológicos emitidos por diferentes fuentes habían coincidido



todos en lo mismo: la inmediata llegada de un fuerte temporal en toda la zona. Pero pese a tales negativas previsiones meteorológicas se harían los barcos a la mar, en una aventura de la que, varios de sus participantes, no regresarían jamás.

La prueba se había dividido en dos mangas. La primera de ellas se iniciaría en San Remo para finalizar en el puerto de Casablanca (Marruecos). La segunda, tenía como recorrido Casablanca-Mar Caribe. Sin embargo, debido a la catástrofe ocurrida durante la celebración de la primera de ellas (4 barcos hundidos, 5 tripulantes muertos y otros 5 desaparecidos), ésta se consideraba anulada y, aunque resulte increíble creerlo, se decidía que se correría igualmente la segunda. Parece ser que el evento no estaba considerado como una regata de competición puramente dicha, sino que se trataba más bien de un crucero entre amigos navegantes cuya intención final era trasladar los 31 barcos navegando prácticamente "en conserva" hasta el mar Caribe. Esta consideración, que implicaba claramente que no existía ningún trofeo o título oficial en disputa, hacía agravar aún más las consecuencias puesto que muy bien se podía haber demorado la salida hasta que la borrasca hubiera pasado y las condiciones meteorológicas se hubieran normalizado.



PARSIFAL (GIORNALEDELLAVELA)

La tormenta que causó el desastre se desató el jueves día 2 de noviembre, cuando se encontraba ya entrada la noche. Eran la consecuencia de una profunda depresión localizada entre la isla de Cerdeña y el Golfo de León. Vientos huracanados del N con rachas superiores a los 80 km/hora conseguían levantar olas colosales en medio de una mar que alcanzaría rápidamente el grado de "muy gruesa". A partir de entonces se comenzaba a diezmar la flotilla.

El patrón del ***Parsifal***, Giordano Rao Torres, de cin-

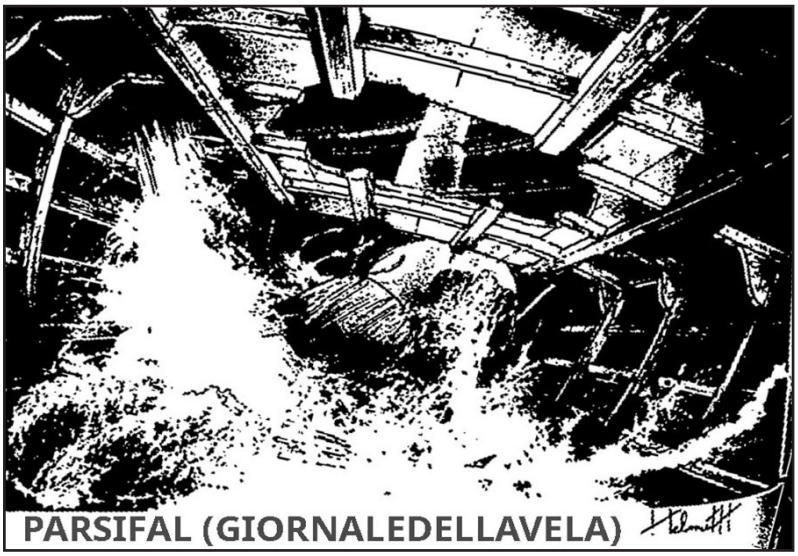
cuenta y dos años de edad, explicaba a su llegada a Maó el naufragio de su barco, en el que habían desaparecido cinco de sus nueve tripulantes (todos ellos naturales de Rimini, Italia), de otro se había recuperado su cadáver, mientras que él y otros dos eran los únicos supervivientes. Sus compañeros habían muerto a causa del extremo agotamiento y del intenso frío que habían tenido que soportar en el agua. Una vez en tierra serían varios igualmente los patrones de los barcos que lanzarían duras críticas contra la organización del evento. Eran los otros dos supervivientes del yate de Rao, Carlo Ali Lazzari, de treinta y tres años, hospitalizado con diagnóstico de hipotermia, al igual que su patrón y Andrea dal Piata, de treinta y ocho, igualmente hospitalizado por neumonía basal. Ali Lazzari explicaba que al producirse el accidente no les funcionó la radiobaliza automática, por lo que quedaron a merced de las olas más de quince horas antes de que sus compañeros de otros barcos les echaran en falta. El punto del hundimiento estaba situado a 60 millas al NE del *Cap de Cavalleria*. A partir del momento en que se detectó la falta del barco comenzaron la búsqueda unidades aéreas francesas e italianas. Carlo era quien portaba la caña en el momento del naufragio. Estando inmersos en pleno temporal y tras varias horas de intensa lucha, una ola colosal, de la que daría unas dimensiones extraordinarias (por lo menos 12 metros) tomando para ello como base la altura de su gran mástil, les partía el mismo y sin más, mediante un golpe seco. A partir de ese momento, tan sólo transcurrirían 4 minutos y el barco se encontraría bajo el agua yéndose hacia el fondo. El propietario, Rao, que se había encontrado hasta esos momentos descansando en su litera, se despertó prácticamente en el agua puesto que, uno o dos minutos después de quebrarse el mástil, otra ola de respetables dimensiones hacía partir en dos el casco del barco que se encontraba ya tumbado de costado en las aguas.

En los primeros momentos, todos los tripulantes pudieron agarrarse desesperadamente a la neumática de la que iba provista el velero, pero la violencia de las olas les hacía tragar agua contínuamente y sin tiempo a reponerse, tanto por la boca como por la nariz sin tregua ni compasión, provocándoles una angustia sin límites, de forma que les iba agotando hasta el punto de que seis de ellos comenzaron a darse por vencidos por el agotamiento y el frío, soltándose a medida que les abandonaban sus ya precarias fuerzas y desapareciendo entre la espuma y la oscuridad. Cinco desaparecieron y el sexto, llamado Daniel Tossato, tras ser recuperado por los servicios de rescate aéreos, era transportado hasta Maó para ser dejado en el depósito de cadáveres del Cementerio municipal a fin de que le fuera practicada la autopsia y ser posteriormente repatriado a Italia. Todas las gestiones fueron llevadas a cabo por el cónsul de ese país en Baleares Sig. Carlo Montaldo.

En otra interesante entrevista concedida por Rao al "Giornale della Vela" (Italia), en septiembre de 2022, veinte años después de la tragedia, manifestaba: "*Fue cuidado el barco en cada detalle por los dos patrones oficiales Mattia De Carolis y Daniele Tosato, quienes poseían la mayor experiencia. Y todas sus solicitudes útiles fueron concedidas. En el Puerto de San Remo logramos incluso el día antes de la salida instalar una nueva hélice, que se consideró más adecuada para las diversas tareas. Y en esto, una vez más, debo agradecer profundamente a Francesco Bergomi, que fue sensible y se puso a disposición de todas nuestras necesidades. Después de todo, yo era un armador sui generis, ya que era simplemente un abogado profesional y profesor universitario, y ciertamente no tenía el capital necesario para una regata tan larga y costosa. Pero nada les fue negado a Daniel y Matías, y nada fue dejado al azar por ellos. En mi memoria quedó grabado tras dieciocho horas pasadas a merced de las olas y con una temperatura del agua, la*



conciencia de Carlo Lazzari y mía era de la muerte inminente. Charles, arrancado de la línea de vida cuando estaba al timón y arrojado por la borda, incluso pensó que ahora era mejor que no saliera a la superficie y trató de soltarse mientras no sufriera una larga agonía. A su vez, se desmayó al impactar con la ola que destrozó el barco, con un pómulo fracturado y sacudido por el querido Ezio Belotti .que me precedía fuera de mi camarote, pensé como Carlo que no tendría escapatoria cuando descalzo, sin impermeable y sin chaleco salvavidas, y tiritando por el frío que estaba sufriendo, me tiré de la cubierta completamente barrido por la ola para unirme los otros ocho compañeros en el agua. Nos aferramos a unos metros de cabo sostenidos por un guardabarros y dos pequeñas bombonas vacías, todo lo que quedaba del ***Parsifal*** *que se hundió ante nosotros en cinco minutos, utilizado como flotador para al menos reponer la balsa destrozada por la fuerza del el mar en el momento del impacto de la ola. En ese momento todo lo que nos quedaba por hacer era apoyar y animar a otros a resistir. Una moción de solidaridad común que indujo a todos a dedicar cada momento posterior a tratar de ayudar a su prójimo más cercano. Y así lo hizo hasta el final también Andrea Dal Piaz. Pienso a menudo en Giorgio Luzzi, que asistió a Francesco Zanaboni en cada momento doloroso antes de que lo soltara a su vez, y en Carlo, que nunca escatimó en apoyo y palabras de aliento. El desaliento que les asaltó cuando confundieron dos veces la luz de una estrella muy baja con la baliza de un helicóptero que no llegó a pesar de que cada uno estaba seguro de que pronto llegarían los vehículos de rescate. Una orofunda gratitud por el Comandante Antonio Pagliettini y el almirante Lolli, quienes fueron fundamentales para inducir a las autoridades marítimas francesas a iniciar la búsqueda de nuestro barco, que en el momento del naufragio repentino solo había podido transmitir la señal de socorro internacional a través del Epirb con el que estaba equipado, y al piloto también del helicóptero español que pudieron localizarnos y rescatarnos. La inquietud que sentimos los tres cuando finalmente vimos en el cielo el avión de reconocimiento que de repente llegó al mar sobre nosotros e intentó lanzarnos dos balsas salvavidas. El primero ni siquiera se abrió, y el segundo volcado e inservible. La máxima desesperación de Carlo Lazzari cuando ya no podía nadar, y la mía mientras luchaba por sostenerlo, mientras veía alejarse a Andrea agarrada a una argolla de la balsa volcada que se llevaba inexorablemente por el viento sin posibilidad de que lográsemos sujetarla. La gran tristeza que finalmente sentimos durante el vuelo de transporte en helicóptero directo al Hospital de Mahón pensando en lo que tendríamos que comunicar a los familiares de nuestros queridos amigos que tuvimos que abandonar en aquellas aguas. Al ingreso me midieron 34° de temperatura corporal y 7.14 PH (al borde de la muerte), mientras que Andrea y Carlo tuvieron que permanecer unas semanas hospitalizados en el Hospital de Rimini también por el agua encontrada en sus pulmones y síntomas de neumonía. Fue una prueba que el Señor nos permitió pasar, y el regalo de una segunda existencia que tratamos de no desperdiciar.*



> 5.64 *MAIACO II*

A las dos de la tarde del día 4 de noviembre de 1995 el yate francés ***Maiaco II*** naufragaba a poco más de 54 millas al E de Menorca. Afortunadamente sus tres tripulantes pudieron ser rescatados y trasladados al Aeropuerto de Menorca por un helicóptero perteneciente al salvamento francés. Eran éstos, Patrick Iafrate, Thierry Nouris y Marcel Daumas. En el aeropuerto les fueron facilitadas unas mantas y unas prendas de vestir secas para combatir la hipotermia acumulada y de esta forma entrar en calor. Únicamente habían padecido, además de la pérdida

de su barco, unas ligeras contusiones. Permanecieron en Menorca algo más de cinco horas y sobre las ocho de la tarde eran trasladados al aeropuerto militar de Toulon vía aérea. Explicaron que las causas del naufragio fueron debidas a los fortísimos embates de la mar que castigaron duramente a su barco hasta hacerlo zozobrar. Tuvieron suerte de que su radiobaliza funcionara perfectamente puesto que al activarse ponía en alerta a los aviones que ya estaban buscando al ***Parsifal***. Sin embargo su localización no resultó nada sencilla al estar el barco tumbado y semicubierto por las aguas y la espuma. Tan sólo pudieron salvar su documentación antes de ser izados mediante un cabo hasta el helicóptero. Precisamente sobre la organización del salvamento se lamentaría Rao, calificando a la misma de "lenta".

Del mismo se habían hecho cargo las autoridades francesas: "*Hemos estado dieciocho horas en la mar. El Comandante Lolli, del Comando General de las Capitanías de Puerto italianas, me ha confirmado que los franceses no querían escuchar razones. Habían dicho que se ocuparían del salvamento ellos puesto que a ellos les correspondía actuar. A partir de ese momento, el Comando italiano comenzó a solicitarles cada media hora información sobre la situación, a lo que los responsables del salvamento le contestaban que había borrasca...*"

Rao es abogado de profesión y entre los desaparecidos de su barco figura Luciano Pedulli, el presidente del Círculo de la Vela de Rimini, profesor universitario de Física y autor de varios libros de temática marinera. Daniele Bresciano, uno de los tripulantes del ***Rejavi Aybea***, que entró y amarró en Maó el día 3 de noviembre, comentaba que el Comité de Regata no les había explicado suficientemente las posibles consecuencias de la tempestad en el Mediterráneo occidental anunciada por el meteo en el transcurso de la reunión de patrones precedente a iniciarse de la regata. El evento se denominaba "Transat del Alizers" y se diría que sus propios organizadores, en el colmo de la desfachatez, calificarían de "temerarios" a los participantes por tomar parte en la misma pese a los pronósticos una vez ocurrida la catástrofe. Bresciano: "*Antes de salir nos reunieron y nos dijeron que el tiempo era desfavorable y que habría fuertes vientos, por lo que se dejaba la decisión en nuestras manos. Pero nosotros no somos profesionales y ellos sí, por lo que tenían que habernos explicado más claramente el alcance de los riesgos que podíamos encontrar. Si había o podía haber vientos con rachas de fuerza 9 nos lo tenían que haber prevenido, que para eso son profesionales. Tenían que habernos advertido del riesgo en la navegación con vientos de esa intensidad. Yo, hasta entonces, no sabía lo que era. Ahora ya lo sé...*"

Su barco transportó un herido que también fue atendido en el hospital Virgen de Monte Toro de Maó. El comunicado de su intención de entrar en el puerto mahonés fue posible gracias a una llamada telefónica realizada desde el barco a sus familiares en Italia, puesto que la telefonía móvil de su país no era aún compatible con la española. El herido padecía una luxación en un hombro como consecuencia de un golpe de mar que lo lanzó contra la estructura del barco.

El mismo día arribaban a Maó otros cuatro barcos participantes: el ***Abricotine III***, de las Islas Vírgenes; el ***Gaya***, de Italia y los ***Mister X*** y ***Little Joyce***, de bandera francesa. Todos se encontraban con abundante agua en su interior y mostraban numerosos daños en el utillaje y aparejos a causa del agua y de la humedad. En los días siguientes numerosas prendas de vestir, utensilios, cocinas, etc... comenzaron a aparecer depositados en el exterior de los barcos para ser desalados con agua dulce y tras ello secados al generoso sol que había comenzado a lucir nuevamente. El ***Abricotine III*** y el ***Gaya***, tras secar sus aparejos y encontrándose sus tripulantes suficientemente descansados, se hacían a la mar los días 5 y 6 respectivamente. Los ***Mister X*** y ***Little Joyce***, lo hicieron entre los días 4 y 5. Por lo que concierne al ***Rejavi Aybea***, cuya tripulación era natural de la Toscana, decidieron prolongar su estancia en Maó, hasta que llegó un remolcador procedente del Mar del Norte que pertenecía a la misma compañía propietaria del velero, al que daría convoy en su viaje de regreso a Italia una vez decidida la tripulación a abandonar la regata.

Por cierto, cabría también citar que el ferry de Trasmediterránea ***Ciudad de Badajoz***, que al desatarse la tempestad estaba realizando el trayecto de Barcelona a Maó, había decidido tomar la Isla por el sur pero, al hallarse en el *Canal de Menorca*, y estando desatada la tempestad, varió su rumbo hacia el puerto de Palma, al que arribó tras durísimo viaje pasadas las cuatro de la tarde.

> 5.65 *CHRISALDY*

En la mañana del domingo 18 de febrero de 1996, luminosa por el sol resplandeciente del



invierno, sorprendió a quienes se dirigieron al *Cap de Cavalleria* para gozar de la espléndida vista que desde allí se dominaba ya que algo había ocurrido en el transcurso de la pasada noche y los vestigios estaban en las rocas. En la *Punta de Sanitja*, limitando con la cala *Viola de Ponent* se encontraba de proa y sobre los escollos un precioso velero de aluminio de dos palos, fuertemente escorado sobre su costado de babor, meciéndose al compás de las olas que de NW rompían en ese punto. La Policía Local de Es Mercadal había dado cuenta del accidente al Centro Coordinador de Salvamento Marítimo, el cual movilizó a la lancha ***Virgen de Monte Toro*** para que acudiera en su ayuda. Sin embargo, tras conocerse que el barco se hallaba fuertemente embarrancado en roca y que los tripulantes habían saltado todos a tierra sanos y salvos, se había dado también poco después contraorden y la lancha volvía a puerto.

Sin embargo, desde Salvamento Marítimo se ordenó que el personal de la lancha se trasladara igualmente por tierra a constatar lo sucedido, valorar el accidente y a comprobar la posibilidad de rescatar el barco de las rocas mediante la lancha. Al comprobar el desplazamiento del yate se vio rápidamente la imposibilidad de llevar a cabo su reflotamiento con esos medios.

Por lo que se podía observar sobre el terreno, el ***Chrisaldy***, un barco de alquiler tipo "charter", de 22 metros de eslora, construido en duraluminio y con un desplazamiento de 28 toneladas, había venido a finalizar sus singladuras (posiblemente escasas puesto que el barco se apreciaba completamente nuevo) en las aguas de Menorca. Su costado de estribor estaba sumamente golpeado y rascado mientras que su proa se encontraba amorrada a las rocas y fijada a ellas con una estacha de seguridad. Totalmente escorado sobre su banda de babor y prácticamente hundido, tenía sus dos terceras partes bajo el agua. Su embarcación auxiliar y una plancha de TDV estaban flotando, la primera volcada, a su costado.

El suceso había tenido lugar aproximadamente sobre las diez y media de la noche del 18 en cuyo transcurso sus cuatro únicos tripulantes (dos jubilados, un patrón y un marinero) habían logrado salvarse. Al parecer, cuando el barco se hallaba cercano a las costas de Menorca sufrió una avería en el motor, motivo por el cual el patrón cedió la caña a uno de los pasajeros mientras él bajaba a la cámara con el fin de intentar solucionar la avería. Cuando se dieron cuenta el barco había colisionado ya contra las rocas, quedando literalmente clavado en las mismas. La nacionalidad de la embarcación era francesa al igual que sus tripulantes excepto uno de ellos que era belga. A las seis de la mañana volvían a Maó los miembros del equipo de rescate puesto que el reflotamiento de la embarca-





ción sólo se llevaría a efecto si la casa aseguradora del mismo así lo estimaba oportuno pero, tan sólo noventa minutos después, era avisado nuevamente el coordinador de Salvamento de Menorca, Joan Meliá, para que se desplazara por segunda vez al lugar de los hechos ya que la radiobaliza del barco se había disparado y estaba emitiendo su señal, generando la correspondiente alarma en los centros de recepción vía satélite. Una vez nuevamente junto al barco, Meliá saltaba a bordo y procedía a apagar definitivamente la radiobaliza.



Muy rápidamente, el temporal del Golfo de León, con fuertes vientos del NW que habían estado soplando los últimos días, acabarían con el precioso velero. La semana en que tendrían que realizarse las labores de recuperación se inició con fuertes vientos del N que arreciarían a fuerza 6-7, perdiéndose definitivamente las esperanzas de salvarlo. De lo ocurrido, solamente quedaban en el lugar y como prueba fehaciente del mismo infinidad de maderas y piezas del barco destrozado entre las rocas anexas, incluida su embarcación de salvamento que que había terminado por partirse en dos trozos y completamente irrecuperable. Por lo demás, totalmente destrozado, el ***Chrisaldy*** se había hundido definitivamente. Reposaba en el fondo, en la boca de la cala, hecho pedazos y con numerosos aparejos y accesorios del casco diseminados a su alrededor que acabarían haciendo las delicias de los aficionados que decidieron sumergirse en los meses siguientes dis-





puestos a recuperar lo utilizable dada la escasa profundidad en que se encontraba.

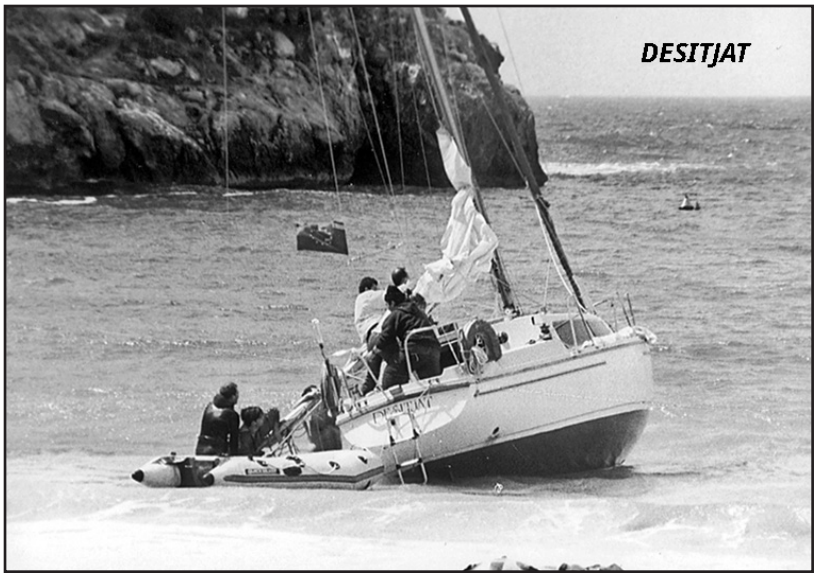
> 5.66 *ALCHEMIST*

En las primeras horas de la madrugada del día 16 de marzo de 1996, un yate a motor de bandera alemana, se hundía a unas 60 millas del E de Menorca cuando navegaba con rumbo a Maó en ruta desde el puerto de l'Alghero, en la isla de Cerdeña, puntos intermedios del total del viaje que tenía puertos de origen a Roma (Italia) y de destino, Palma de Mallorca. Su tripulación la formaban tres personas: Ina Hess, de 31 años de edad; Heimo Tauern, de 42 y Georg Spangemacher, de 51. Los tres fueron rescatados por dos helicópteros pertenecientes a los servicios de Salvamento Marítimo francés y español.

El ***Alchemist***, nombre del siniestrado, era un yate a motor de 18 metros de eslora y 5 metros de manga, con un desplazamiento de 39 toneladas. Cuando se encontraba en plena singladura l'Alghero-Maó, transcurriendo la madrugada, se le abrió una vía de agua. Cierto es que la mar estaba revuelta en esos momentos a causa de los últimos temporales y bien pudo ser debido a golpear algún objeto flotante, o a fallo meramente técnico por rotura de cualquier manguito de los que conectan motor y servicios con el mar por debajo de la línea de flotación. Al observar que se hundían, sus tripulantes tuvieron tiempo aún de lanzar las bengalas y los cohetes de salvamento, circunstancia observada por un mercante de bandera francesa que se encontraba por la zona, el ***Ngowe***, que transmitió inmediatamente la posición del naufragio al C. R. C. S. Marítimo de Baleares. Resultado de la coordinación de dicho salvamento fue el inmediato despegue del helicóptero ***Helimer Mediterráneo*** desde su base de Valencia y del ***Rescue 24***, desde La Garde (Francia), que asumiría la operación puesto que el naufragio se encontraba localizado en zona de responsabilidad gala.

Lo cierto es que el yate se hundió en pocos minutos al inundársele las cámaras, mientras que el buque francés, que tras descubrirles había lanzado el mensaje de socorro para que fuera auxiliado, no podía actuar debido a las condiciones de la mar. Los dos helicópteros estuvieron peinando la zona próxima a las coordenadas facilitadas por el buque y, a primeras horas de la mañana, conseguían localizar a las dos balsas en las cuales se encontraban los tres náufragos en perfecto estado de salud aún cuando se encontraban bajo la influencia del lógico susto por las últimas horas pasadas angustiosamente en medio de una mar alborotada. Los helicópteros los trasladaron al aeropuerto de Menorca e ingresados en el Hospital Virgen de Monte Toro, de Maó, a fin de que les fuera practicado un chequeo completo. Sobre las cuatro de la tarde emprendían por vía aérea el regreso a Palma de Mallorca, en donde los dos primeros poseían su vivienda.

> 5.67 *DESITJAT*



Transcurría la noche del 31 de marzo de 1996 cuando entraba en la cala de *Santa Galdana* el velero de alquiler denominado ***Desitjat***, un barco de unos 10 metros de eslora que iba tripulado por cuatro hombres y una mujer. Estaba establecido un SW racheado de fuerza 6, por lo que la tripulación, dos de cuyos miembros poseían el título de Capitán de Yate, había decidido buscar refugio en la misma para pasar la noche. No transcurriría mucho tiempo cuando, debido a las arfadas y cabeza-

das que daba el barco debido a la mar entrante, el ancla con la cual estaba fondeado comenzaba a garrear sobre la arena.

Al amanecer, y dándose cuenta de lo que estaba sucediendo, los cinco tripulantes intentaron salvar la embarrancada, por lo que se dedicaron a trincar algunos cabos en las rocas de la ribera, pero la embarcación quedaba inevitablemente varada fuertemente en la arena. Poco después, eran ya las nueve de la mañana, solicitaban ayuda al Centro Coordinador de Salvamento Marítimo de Baleares, pero serían varios miembros de la unidad de la Cruz Roja del Mar que opera en la cala quienes realizarían finalmente las operaciones de reflotamiento. Éstas se iniciaban a las diez de la mañana y los trabajos se prolongaron por espacio de seis horas hasta lograr satisfactoriamente el objetivo, y sin que el barco sufriera desperfecto alguno, salvo el consiguiente susto de sus tripulantes, unos madrileños que se encontraban de vacaciones navegando alrededor de la Isla. El velero había sido alquilado en el puerto de Ciutadella. A las cinco y media de la tarde el grupo reanudaba sin más su viaje de placer por los alrededores de la Isla.

> 5.68 *DERNILI III*

Otro suceso que pondría en vilo a los servicios de salvamento tanto españoles como franceses tendría lugar cuando un tripulante del yate francés denominado ***Dernili III*** cayó al mar, al parecer por causas fortuitas, sobre las seis de la mañana del día 16 de abril de 1996 cuando el velero se encontraba haciendo rumbo al puerto de Fornells. Se supone que el hecho debió de tener lugar a unas 60 millas al N del *Cap de Cavalleria*.

El barco llegó a Fornells y quedó allí en espera de poder obtener noticias positivas sobre la recuperación del tripulante desaparecido ya que las operaciones de rescate se iniciaron tan pronto como sus compañeros se dieron cuenta del hecho vía radio comunicaban el accidente, mensaje que sería recogido por las estaciones costeras próximas. Su responsabilidad cayó en el Centro Regional de Salvamento Marítimo de Barcelona, que ordenó zarpar inmediatamente al remolcador de altura de operaciones especiales ***Catalunya***, y a las embarcaciones auxiliares ***Cavall Bernat***, con base en Puerto Pollença y ***L'Empordà***, cuyo apostadero es el puerto de Palamós. Poco después realizarían también operaciones de búsqueda varios buques mercantes que se encontraban navegando por la zona y diferentes medios aéreos con procedencias de Barcelona, Baleares e incluso Francia.

El yate, de bandera francesa, era un velero de unos 10 metros de eslora, que había salido del puerto de Saint Ciprianne con 5 tripulantes a bordo con destino a la isla de Menorca. El tripulante desaparecido, un hombre de unos sesenta y cinco años de edad, se hallaba sólo en cubierta realizando su guardia cuando, parece ser, por circunstancias desconocidas y sin llevar arnés de seguridad, cayó en un momento dado por la borda sin que sus compañeros, que se encontraban en el interior de la cámara, lograran darse cuenta del percance ocurrido. Según el cuaderno de navegación de a bordo, el desaparecido había realizado su última anotación en el mismo unos veinticinco minutos antes de que ocurriera el accidente.

Durante todo el primer día estuvieron batiendo la zona los diferentes medios de rescate desplazados. Con la llegada del ocaso únicamente quedaba el ***Catalunya*** que con su proyector continuaba la búsqueda desesperada del desgraciado tripulante durante la noche. En la jornada siguiente tuvieron que paralizarse parcialmente las labores puesto que un fuerte temporal de NW ("*mestral*") se había asentado en la zona. Fortísimas rachas de viento, mucho frío y lluvias y aguaceros continuados, hacían suponer que el pobre náufrago dificilmente podría salir del apuro de hallarse aún con vida. Como los resultados continuaran siendo negativos pocos días después se daban definitivamente por finalizadas las operaciones de búsqueda y el ***Dernili III*** regresaba a su puerto de origen, Saint Ciprianne.

> 5.69 *EMMA MAE II*

El 8 de mayo de 1996, sobre las siete de la tarde, el velero de pabellón inglés denominado ***Emma Mae II*** sufría una avería en su motor, quedando a la deriva y, en consecuencia, mermado de condiciones ante la inminente presencia de un frente con borrasca que estaba anunciado para las próximas horas. El velero se hallaba situado entonces a unas ocho millas al SW de la *Illa de l'Aire*, con un viento establecido del SW de fuerza 2-3 y estado de la mar marejadilla por lo que



EMMA MAE II

el patrón, consciente del peligro que se les avecinaba, decidió solicitar auxilio a través del canal 16 de VHF.

Una vez alertado de los hechos el Centro Regional de Coordinación del Salvamento Marítimo de Baleares, hizo movilizar a la lancha de salvamento con base en Maó ***Virgen de Monte Toro***, la cual salió inmediatamente en busca del barco en apuros para proceder a darle remolque hasta el puerto mahonés. La tripulación del velero, que entraba remolcado en el puerto sobre las dos de la madrugada, estaba formada por tres hombres los cuales no sufrirían percance alguno, salvo la lógica ansiedad por ganar un refugio seguro ante la amenaza de tormenta. El fenómeno meteorológico se situó sobre Menorca a la mañana siguiente, descargando gran cantidad de aparato eléctrico y fuertes chubascos. El velero quedó atracado cerca del edificio de la Autoritat Portuària en espera de solucionar la avería de su motor.

> 5.70 *IPANEMA*

Más desgraciado resultaría el naufragio del yate de bandera francesa denominado ***Ipanema*** ocurrido sobre las doce del mediodía del día 4 de junio de 1996, en el punto conocido como *s'Olla*, situado entre la cala de *Tirant* y el puerto de Fornells, casi a tiro de piedra del punto de embarrancamiento del mercante panameño ***Benil***. El naufragio era el resultado del duro impacto que contra ese punto dio el velero a causa del fortísimo temporal reinante en esas fechas. Dos eran sus tripulantes, un hombre y una mujer, a resultas del cual fallecería el primero, Claude Bruhaut, mientras la mujer, Safre Jeangiard, era trasladada al Hospital Virgen de Monte Toro con varias contusiones y para ser sometida a una exploración rutinaria.

Se trataba el barco naufragado de un velero de 8,00 metros de eslora que estaba realizando viaje entre Marsella y Mallorca, en cuyo transcurso sufrió una avería de tipo mecánico. El resultado fue que la embarcación quedó a merced del temporal, con un viento que alcanzaría en algunos momentos los 70 km. por hora y con un error de posición que resultaría fatal para sus tripulantes. Poco antes del accidente habían trasmitido un mensaje de socorro que había sido recibido por la estación costera "Menorca radio", quien a su vez había realizado el enlace con el Centro de Coordinación y Salvamento Marítimo de Palma. En dicho mensaje se había avisado de la situación angustiosa por la que pasaba el barco.



IPANEMA

En otro orden, desde los apartamentos del centro turístico Country Club, situado en cala *Tirant*, al observar el barco que era arrastrado a la deriva, habían avisado a la Policía Local de Es Mercadal, que acudió presta para intervenir en lo que materialmente pudieran. Tras su encontronazo con la costa, el barco se hundía en el hervidero de espuma en que estaba convertida *s'Olla*. Inmediatamente llegaban los miembros de la Policía Local, Bomberos y miembros de la Guardia Civil. También llegarían efectivos de la Cruz Roja del Mar desde Maó y una de las ambulancias de la misma institución perteneciente a Es Mercadal, que se encargó de evacuar a la mujer herida hasta el hospital anteriormente mencionado. El hombre no pudo ser reanimado pese a los esfuerzos realizados por los facultativos habiendo sido su recuperación de las aguas del mar relativamente dificultosa. Por lo que respecta a la superviviente Sophie Jeangirard, de 32 años de edad, gracias a la rápida intervención de los efectivos de la Cruz Roja llegó al hospital en estado consciente, aunque con diversas erosiones y heridas en su cuerpo, con algunas dificultades respiratorias y con los típicos síntomas de principio de ahogamiento. Su internamiento se prolongaría durante las veinticuatro horas de observación establecida para estos casos.

Sería la cónsul de Francia en Menorca Mónique Larrazet, quien realizaría los trámites encaminados a contactar con las familias de ambos tripulantes cuya residencia radicaba en Marsella. El ***Ipanema*** había quedado totalmente destrozado e irrecuperable.

La historia, sin embargo, había dado comienzo dos días antes en el puerto francés de Marsella, desde donde se disponían a efectuar a bordo del barco una placentera travesía que les llevaría hasta Mallorca. A los dos días de navegación, con avería en el motor y vientos de tramontana fuerza 7 y mar gruesa, lanzaban el mensaje de socorro vía VHF. A poco más de la una de la tarde, el barco daba como posición estimada la bahía de Pollensa. La estación costera los enlazó con Salvamento Marítimo de Palma, pero la recepción era en sí muy dificultosa y la señal era percibida muy débilmente. Como se ha mencionado el barco tenía el motor averiado y muy posiblemente por esta causa no podían tampoco cargar las baterías, esenciales para el funcionamiento de la radio. Sólamente hablaban francés, por lo que resultó providencial, dentro de lo que cabe, que el operador del Servicio Marítimo de Telefónica dominara con soltura ese idioma. Cuando se le solicitó la situación, respondieron que: "*En la bahía de Pollença, algo alejados del puerto...*", sin saber especificar dónde, aunque sí con olas muy grandes y viento fuerte. Salvamento Marítimo movilizó la lancha ***Cavall Bernat***, con base en Alcúdia, que se encuentra a una distancia de unas 30 millas. Al cabo de media hora, la tripulación informaba nerviosamente que el barco se encontraba casi sobre las rocas. La tripulación de la lancha ***Cavall Bernat*** que se encontraba ya en la bahía de Pollença, no recibía ninguna señal del barco en apuros a través del canal 16, lo que se encontraría sumamente extraño.

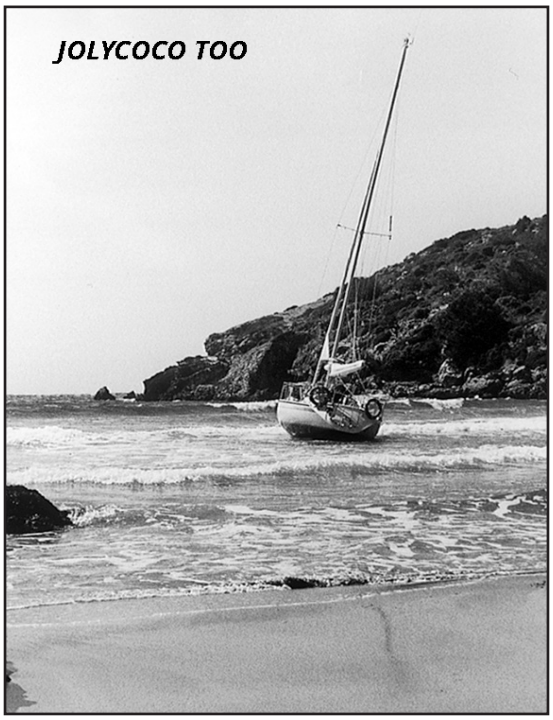
Decidieron seguidamente comenzar a rastrear la costa intentando localizarlo. No pasaría mucho tiempo y la Capitanía Marítima de Maó informaba a Salvamento Marítimo que en las inmediaciones de cala *Tirant* existía un velero con dos tripulantes en apuros. Se dio entonces la orden de zarpar hacia la zona conflictiva a la lancha con base en Maó ***Virgen de Monte Toro***. Un poco más tarde las noticias se habían convertido en más alarmantes: el barco se encontraba ya en las rocas y había dos personas en tierra, así que los miembros de la Policía Local estaban a su vez intentando llegar hasta ellos. A partir de ese momento, el personal de guardia de Salvamento Marítimo comenzaba a sospechar que la embarcación que solicitaba socorro en la bahía de Pollença, se en-



contraba realmente en la costa norte de Menorca. Por fín, pasadas las dos de la tarde el equipo de socorro conseguía rescatar a la mujer, que se encontraba herida, mientras que el varón había fallecido desgraciadamente tras golpearse contra las rocas, presentando múltiples lesiones y fracturas consecuencia de los fuertes impactos recibidos, tras lo cual avisaban al juez para proceder al levantamiento del cadáver. La mujer, parece ser se lanzó al agua antes de la colisión, nadando hasta alcanzar la costa aunque presentaba igualmente buen número de contusiones y erosiones, estando presa de un fuerte shock nervioso.

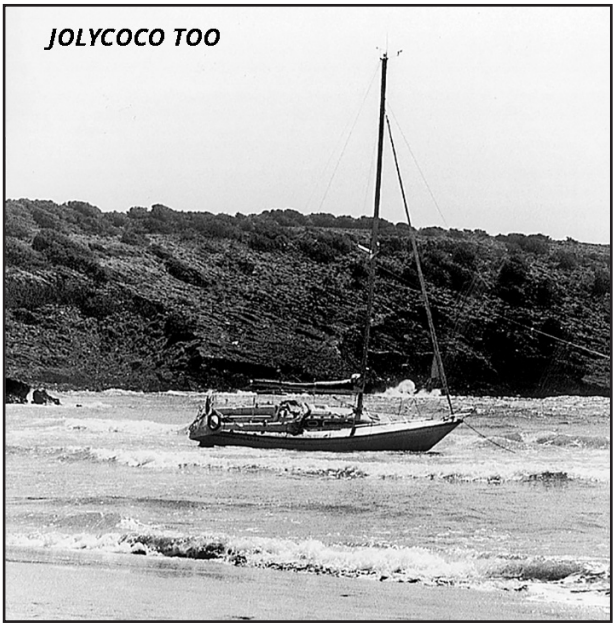
Al haberse confirmado que los dos tripulantes se encontraban en tierra, se dio contraorden a la embarcación de Maó para que regresara a puerto. El personal de la ambulancia informó, confirmando las sospechas, que el barco siniestrado se trataba del ***Ipanema***, por lo que se daba por finalizada la búsqueda en la costa de Mallorca al tiempo que la Policía Local confirmaba la destrucción total del barco: la porción más grande no alcanzaba el metro de longitud, tal era la virulencia del temporal establecido.

> 5.71 *JOLYCOCO TOO*



En el mismo día, martes 4 de junio de 1996, embarrancaba en el *Arenal de Tirant*, la playa existente al fondo de la cala, otro velero de bandera francesa víctima del mismo temporal. El punto en que resultó varado el ***Jolycoco Too***, que así se denominaba el barco, estaba situado muy cercano al que, escasas horas antes, se había perdido el velero denominado ***Ipanema***. Tenía este barco 9 metros de eslora y previamente al accidente había salido del puerto de Marsella con destino al de Palma de Mallorca, aunque en plena navegación fuera sorprendido por el temporal que le arrastró hasta las costas de Menorca.

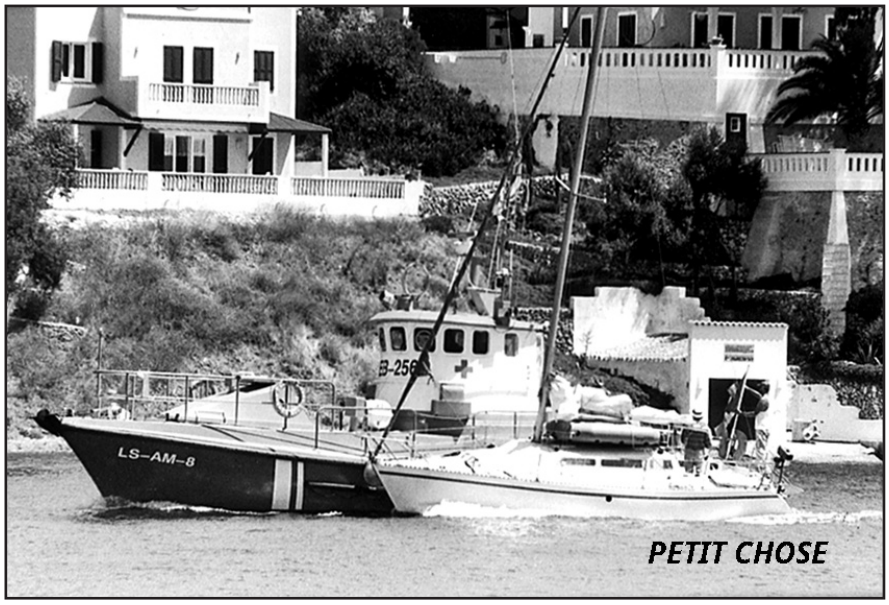
Iba tripulado por una pareja de jóvenes que fueron atendidos en el complejo turístico Country Club, situado inmediato a la zona donde quedó en seco el velero. La odisea sufrida por la pareja se prolongó por espacio de algo más de dieciséis



horas, en que estuvieron luchando contra la fuerte tempestad de lluvia y viento y el estado de la mar, en medio de grandes olas que dieron con el barco en la arena de la playa, por fortuna de sus ocupantes y del propio barco, puesto que la zona es característica de grandes acantilados y rocas donde es muy difícil salir airoso y con un mínimo de garantías. Milagrosamente no sufrieron daños los ocupantes y el barco, tras comprobar su estado, quedaba asegurado para que la resaca no se lo volviera a llevar, tras haberle colocado varios cabos colocados por efectivos de la Policía Local de Es Mercadal y miembros de la Guardia Civil. Según manifestaron los tripulantes las causas del accidente fueron la consecuencia a una avería fortuita sufrida en el motor y que, debido a no funcionarles el posicionador GPS, no pudieran facilitar su situación exacta a Salvamento Marítimo vía radio.

> 5.72 *PETIT CHOSE*

Otro acaecimiento tendría lugar el día 2 de julio de 1996 el cual obligaría a zarpar desde el puerto de Maó al barco de salvamento perteneciente a la Cruz Roja del Mar y que figuraba también adscrito a Salvamento Marítimo, ***Virgen de Monte Toro***. El motivo de tal salida era recuperar y proceder al remolque de un velero francés que había perdido su timón y se encontraba sin gobierno a unas 55 millas al N de Menorca con un viento del NE de fuerza 4-5 que había levantado marejada. El ***Petit Chose***, como se denominaba el velero, tenía una eslora de 8,40 metros y estaba tripulado por dos hombres, Philippe Jouannin y Mauro Vacchini. Habían salido precisamente del puerto de Maó a las siete de esa misma mañana y una vez fuera de puntas habían dado rumbo hacia Tolón. Cuando transcurrían aproximadamente las dos de la tarde comenzaba a refrescar el tiempo, imponiéndose un fuerte temporal y, debido a un golpe de la mar, el barco perdía su timón.



Dio la casualidad de que un buque de su misma nacionalidad estuviera navegando en una ruta cercana al lugar en el que se habían quedado a la deriva, por lo que dio el aviso al Centro de Salvamento francés de Lagarde que pondría en marcha las operaciones de salvamento del barco y sus dos tripulantes.

Para ello el Servicio de Rescate francés trasladó la situación al Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo español en Madrid, quien a su vez lo notificaba al Centro Regional de Palma de Mallorca. La embarcación más próxima al lugar del accidente consecuentemente sería la lancha de salvamento mahonesa, que recibía la orden de zarpar sin demora en busca de la embarcación francesa. Su patrón, Joan Melià recuerda que había establecida muy mala mar tras conseguir doblar la punta de *s'Esperó*, situación que afrontaría la embarcación de salvamento que tras nueve largas horas de navegación localizaba al velero en apuros y tras largarle los correspondientes cabos, procedía a remolcarle a puerto. No sufrieron daños físicos los dos tripulantes franceses, quienes al día siguiente se encontraban ya recuperados aunque visiblemente fatigados por las horas en que habían estado soportando las inclemencias de la mar. Por lo que respecta al barco, tampoco sufrió más desperfecto que la consabida pérdida de su timón que, una vez repuesto, reemprendería su viaje hacia la isla de Eivissa.

> 5.73 *ORIÓN*

En la medianoche del domingo 7 de julio de 1996, el velero de bandera francesa ***Orion*** naufragaba tras estrellarse contra el punto denominado *S'Isada des Mestral* de la *Illa des Porros* (o *Sanitja*). El único tripulante que viajaba a bordo de la embarcación tuvo que ser rescatado mediante el concurso del helicóptero de Salvamento Marítimo, ***Helimer Mediterráneo***, que voló al efecto desde su base en Valencia. La embarcación ***Virgen de Monte Toro***, que alertada por Salvamento Marítimo también había sido ordenado navegara desde su base de Maó hasta el punto del acaecimiento, no pudo acercarse al punto en que se encontraba embarrancado el velero debido a la violencia del temporal, como tampoco pudo botarse embarcación neumática alguna puesto que era imposible realizar ningún intento de aproximación en tales condiciones de la mar. El náufrago no sufrió daños personales pero, a los dos días, el yate

se iba irremisiblemente a pique, perdiéndose definitivamente.

> 5.74 *SONIC III*

Sobre las ocho y cuarto del 7 de julio de 1996, en la cala de Santandría (Ciutadella), varaba la embarcación del tipo velero, de 1 palo y bandera francesa ***Sonic III***, cuando al establecerse un viento de SW fuerza 5-6 había levantado fuerte marejada en la mar. A bordo del velero se encontraban 4 tripulantes. Al percatarse de lo que había ocurrido, el patrón del yate ***Tuareg*** informaba a la costera Menorca radio sobre todo ello. En consecuencia, se ordenaba se hiciera a la mar a la embarcación de salvamento ***Virgen de Monte Toro*** que, una vez llegada al lugar de los hechos, no podría acceder al mismo debido a la existencia de varios bajos y rompientes que lo imposibilitaban. La Cruz Roja del Mar de Ciutadella sería finalmente quien lograría rescatar a los tripulantes del barco, lo que se llevaría a cabo desde tierra, resultando todos ellos ilesos del percance sufrido.

> 5.75 *TATAI*

En la noche del día 7 de julio de 1996 y en el transcurso de un fuerte temporal establecido del NW con vientos racheados de fuerza 7 que habían levantado mar con grado de "gruesa", el velero de bandera italiana ***Tatai*** lanzaba un mensaje de socorro que era interceptado por la estación costera Menorca-radio la cual, a su vez, pasaba la comunicación al C. de C. S. M. de Palma de Mallorca. La avería había dejado definitivamente inutilizado su motor por lo que únicamente podía navegar a vela y en precarias condiciones. Se dio la casualidad de que el mensaje había sido interceptado al mismo tiempo por un buque de bandera rusa, el ***Tekhnolokg Koniukhov***, indicativo UBSB, que navegaba por la zona y que a instancias de Salvamento Marítimo actuó de convoy al yate averiado con rumbo al puerto de Maó hasta que pudiera ser auxiliado por un buque de salvamento español, el cual se haría a la mar. Efectivamente, casi de inmediato, la lancha ***Virgen de Monte Toro***, puesta en alerta por el organismo marítimo estatal, zarpaba al encuentro de ambos y poco después se hacía cargo del ***Tatai***, con lo cual podía continuar ya su viaje el buque soviético. El velero quedó amarrado en el puerto a fin de que le fuera reparada la avería, sin que sus dos tripulantes hubieran sufrido daño alguno, mientras que de toda la actuación se pasaba parte al MRCC de Lagarde (Francia), ya que el incidente había tenido lugar en zona SAR francesa.



> 5.76 *VATU*

Con vientos del N de fuerza 4-6 y marejada establecida, el 11 de julio de 1996 embarrancaba en la *Platja des Bot*, situada en la cala de *Algaiarens*, el velero de 10 metros de eslora propiedad de la empresa de charter mahonesa Menorca Nautic que llevaba por nombre ***Vatu***. El accidente venía como resultado del temporal que estuvo azotando la zona durante esos días.

Se encontraban a bordo en el momento del accidente cinco personas que habían alquilado el barco para realizar un viaje vacacional alrededor de la Isla durante varios días. A la recepción del mensaje de socorro se hacía a la mar la embarcación de salvamento adscrita a Salvamento Marítimo que, encontrándose con serias dificultades al acceder a la zona N debido

al temporal, tuvo que entrar de arribada en el puerto de Fornells para esperar a que el fuerte vendaval que continuaba soplando y hacía prácticamente imposible su navegación, decreciera en su intensidad. Mientras tanto, desde tierra, se organizaba una operación de rescate del barco en la que intervenían el guarda jurado de la finca *Algaiarens*, Francisco Galeote, y un grupo de bomberos del Parque de Ciutadella. Durante las operaciones y mientras se estaba actuando con varios cabos, uno de ellos se partió de súbito y el guarda caía fatalmente sobre las rocas con el resultado de sufrir heridas de consideración consistentes en un traumatismo lumbar que le afectaría a la médula. Acudió inmediatamente el servicio de Urgencias del 061 que tras practicarle un primer reconocimiento lo trasladaba al Hospital Virgen de Monte Toro de Maó.

Por lo que concierne a los cinco tripulantes, todos ellos de nacionalidad española, no sufrían daño personal alguno. Al atardecer, el barco de Salvamento Marítimo con base en el puerto de Maó ***Virgen de Monte Toro*** salía del puerto de Fornells y llegaba a la zona en la que se encontraba embarrancado el ***Vatu***. Tras largarle unos cabos en lo que sería auxiliado por una neumática de la Cruz Roja del Mar de Ciutadella y llevando a cabo una complicada pero acertada operación, el barco era rescatado del enclave en el cual se encontraba retenido y reflotado nuevamente. Seguidamente se procedía a darle remolque hasta el puerto de Maó, a donde llegaban bastante avanzada la madrugada siguiente sin ningún otro contratiempo, salvo que el barco resultara con su quilla deformada y hubiera roto del timón con el accidente.

> 5.77 *REPÁNGANO III*

En la noche del día 5 de agosto de 1996, al intentar ganar el puerto de Maó, varaba en la *Llosa de Fora* el yate denominado ***Repángano III***, un velero de 35 pies y un mástil. Acudió en su ayuda el remolcador ***José Elduayen*** con la intención de realizar el rescate pero, como no pudiera acercarse lo suficiente para dar los cabos para realizar la maniobra, acudió una embarcación neumática tripulada por don Julio Marra-López, ex comandante de Marina de Menorca, quien se encargó de pasarle los cabos a bordo. Una vez afirmados convenientemente, se le hizo escorar prácticamente 90° para poder liberar su orza tras lo cual, la operación se vería coronada por el éxito. No hubo que lamentar accidente personal alguno, salvo el lógico sobresalto de sus tripulantes.

> 5.78 *Lancha*

Otro siniestro tenía lugar en las aguas del *Port d'Addaia*. Ante las miradas de varios espectadores el viernes 9 de agosto de 1996 ardía una lancha mientras navegaba por dichas aguas. El suceso que acabaría con la embarcación pero que, afortunadamente no daría lugar a desgracias personales en sus ocupantes, se iniciaba poco después de haber salido de los pantalanes de la marina existente tras la *Illa de ses Mones*.

Los tres tripulantes que se hallaban a bordo observaron que algo no funcionaba bien en el compartimento del motor, motivo que originó su primera intención de volver al punto de amarre. Poco tiempo después comprobaron que comenzaba a salir humo de dicho compartimento, probablemente provocado por una chispa o cortocircuito, lo que les hizo tomar la determinación de abandonar inmediatamente la embarcación, echándose al agua. Los tres serían recogidos a bordo de otra embarcación neumática que se encontraba navegando en la zona, tras lo cual fueron devueltos inmediatamente a tierra. Ante el peligro que representaba la embarcación envuelta en llamas para las otras embarcaciones colindantes, fue remolcada hacia un punto en el cual no representara amenaza alguna y el fuego terminara extinguiéndose por sí mismo.

Tras conocerse la noticia del siniestro no tardaron en personarse en el lugar de los hechos un vehículo perteneciente al Parque de Bomberos y una dotación de la Policía Local de Es Mercadal, que nada podrían hacer ya para salvar la embarcación, la cual había terminado por hundirse. Los residentes en la colonia atendieron solícitamente a los propietarios de la lancha, una "*Renken 210*".

> 5.79 *MARÍA LUISA PRIMERO*

Sobre las seis y veintiséis minutos de la mañana del 14 de agosto de 1996 se encontraba

cerca de la bocana del puerto de Maó el yate a motor que llevaba por nombre ***María Luisa Primero***, de bandera española. La mar en aquellos momentos se encontraba en grado de marejada motivada por la presencia de un viento NE constante de fuerza 3. A bordo se encontraban 8 tripulantes. En aquellos momentos y por causas fortuitas se les había parado el motor, sin que tuvieran posibilidad de volver a ponerlo en marcha por más que lo intentaron, quedando desde esos momentos a la deriva, sin propulsión ni gobierno. Tras decidir solicitar ayuda por el VHF, acudía en su auxilio -tras ordenarlo el Centro Coordinador de Salvamento Marítimo- la lancha ***Virgen de Monte Toro*** que tras localizar a la embarcación le daba remolque hasta el interior del puerto sin que ocurriera ningún otro contratiempo.

> 5.80 *CLARK*



Cuando transcurrían las siete de la mañana del 15 de agosto de 1996, encontrándose en la situación 40° 46,58'N y 003° 31,99'E el velero denominado ***Clark***, su tripulación comprobaba alarmada la presencia de una importante vía de agua. Viendo que no podían controlarla con los medios de que disponían a bordo, lanzaron sin pérdida de tiempo un mensaje solicitando ayuda mediante el VHF que tras ser recibido por el C. C. S. M. movilizaría la embarcación ***Virgen de Monte Toro*** para que acudiera en su ayuda. El barco tenía bandera francesa y se trataba de un velero tipo "*Sunshine 38*". En aquellos momentos se encontraba establecido un viento N de fuerza 3-4 y la mar había alcanzado ya el grado de marejada. Una vez localizado el barco con problemas, la dotación de la lancha de salvamento hacía trasbordar a los tripulantes una vez se había hecho firme un cabo para proceder a efectuar el remolque. La operación no finalizaría con éxito puesto que el ***Clark*** terminaría por hundirse, yéndose a pique.

> 5.81 *MICKY*

El día 16 de agosto de 1996, al encontrarse navegando a unas 14 millas del ***Cap de Favàritx*** el yate a motor denominado ***Micky***, se quedó sin combustible. Se trataba de un barco nuevo. Viajaban cuatro tripulantes a bordo que, al ver que se encontraban a la deriva, solicitaron auxilio por radio cuando transcurrían las once y diez de la noche. La costera les conectó con el Centro Coordinador de Salvamento Marítimo de Palma de Mallorca que haría zarpar a la lancha de salvamento ***Virgen de Monte Toro*** a las tres de la madrugada para prestarles el auxilio solicitado. Una vez localizados, procedieron a darles unos cabos portándolos a remolque hasta el puerto de Maó, a donde llegaban pasadas las ocho de la mañana, siendo amarrados en la estación de servicio del Club Marítimo de Mahón, en donde repostarían. Una vez purgados los motores y comprobado que todo funcionaba perfectamente, se hicieron a la mar aquel mismo día.

> 5.82 *ALOISIUS* y *GITANO*

El 20 de agosto de 1996 se encontraba fondeado en el puerto de Maó el yate de bandera

alemana ***Aloisius***. Se trataba de un velero de 17 metros. En un momento dado y por el VHF otro velero con dos tripulantes a bordo denominado ***Gitano***, de unos 13 metros de eslora y también de bandera alemana, solicitó la forma de poder acceder a cala *Teulera*. Muy pronto le contestó el primero manifestándole que poco antes de llegar a la segunda boya verde del puerto metiera todo a estribor y encontraría el canal de acceso. Así lo hizo pero, apuró tanto la maniobra, que el resultado fue varar directamente en la *Llosa de Sant Felipet*. Los tripulantes tomaron nuevamente el micrófono y notificaban lo que les había sucedido solicitando seguidamente ayuda para poder ser reflotados. Cuando se dio cuenta de ello el ***Aloisius*** acudió inmediatamente a prestarle ayuda, pero tendría la mala fortuna de quedar igualmente varado al poco tiempo.

Al solicitar nuevamente los dos barcos socorro serían recibidos por la estación costera que ordenaría la actuación inmediata de la lancha ***Virgen de Monte Toro*** que no tardaría en presentarse en el lugar del acaecimiento. Eran las ocho menos cinco de la tarde. Tras pasarle un fuerte cabo, recuperó en primer lugar al ***Aloisius***, a bordo del cual estaban tres tripulantes. Posteriormente reflotó al ***Gitano*** pero, al parecer, su patrón estaba tan nervioso que al iniciar la maniobra de poner el motor para salir de la zona por segunda vez volvía a embarrancar en el mismo punto. La lancha de salvamento no tuvo otro remedio que repetir nuevamente la operación. Tan complicado puso el panorama el patrón que tuvo que intervenir una embarcación de la Autoritat Portuaria de Maó que se encontraba presente en el lugar de los hechos para impedir que, por tercera vez, volviera a embarrancar el yate. Una vez los dos en franquía, la lancha de salvamento les condujo hasta el interior de cala *Teulera* donde los dos barcos fondearon y terminaron su azarosa aventura.

> 5.83 *SAITY*

El día 26 de agosto de 1996, al estar navegando por las aguas de la costa sur de la Isla, con viento SE de fuerza 3-4 y mar, marejada, el velero denominado ***Saity***, tripulado por un matrimonio y una niña, tuvo avería en su motor cuando transcurrían las ocho de la mañana aproximadamente. A partir de ese momento el barco quedó a la deriva, puesto que a pesar de ser un velero, no podía hacer uso de sus velas por tenerlas totalmente rotas. El barco tenía una eslora de unos 14,00 metros y era de bandera española.

Al solicitar ayuda por el VHF, el mensaje fue interceptado por la estación costera la cual le hizo de puente con Salvamento Marítimo ordenando este organismo la salida inmediata de la lancha de salvamento con base en Maó ***Virgen de Monte Toro***, que se hacía a la mar a las diez y veinte, localizando al barco averiado a unas 2 millas al través de *Cala en Porter*. El barco fue remolcado hasta el puerto de Maó.

> 5.84 *OLINVIA*

Sería el día 1 de septiembre de 1996 cuando la lancha de salvamento ***Virgen de Monte Toro*** salía de puerto con vistas a auxiliar a un yate que se encontró en apuros cuando estaba navegando muy cerca de las costas de Menorca, en ruta entre Bonifacio y el Caribe, en medio de un fuerte temporal, con vientos de fuerza 7 y mar entre fuerte marejada y gruesa.

El ***Olinvia***, un velero de bandera alemana de 20 metros de eslora, había salido de Cerdeña y, como consecuencia de los fuertes bandazos que estaba padeciendo a causa del fuerte temporal reinante, los tripulantes habían descubierto preocupados que se le había aflojado uno de los estabilizadores que llevaba acoplados al pantoque de su casco. La realidad de la gravedad del peligro que se les había presentado estribaba en que si se desprendía dicho estabilizador, una inmensa vía de agua quedaría abierta, con el resultado de que el velero se iría irremisiblemente y en escasos segundos a pique.

Cuando la lancha de salvamento estuvo a su lado, la situación geográfica era de 14 millas del puerto de Maó. El patrón del yate rechazó el remolque que se le ofrecía puesto que en su mensaje emitido por VHF, tan sólo había comunicado "*su comprometida situación y que continuaban navegando solos*". La lancha adscrita a Salvamento Marítimo aceptó la voluntad del patrón del yate, aunque se mantuvo a su lado convoyándole por si se producía el temido desprendimiento, en cuyo caso hubiera rescatado a las 11 personas que se hallaban a bordo, entre tripulantes y pasajeros Afortunadamente los daños no pasarían a mayores y

el velero quedó fondeado en la *Plana de Calafiguera*.

> 5.85 *AMANDA*

Sobre las seis menos cinco de la mañana del 3 de septiembre de 1996 y cuando se encontraba a 3 millas al SE de la bocana del puerto de Maó, la lancha a motor nombrada ***Amanda***, de bandera norteamericana, se quedaba sin propulsión por habérsele agotado el combustible. Existían en esos momentos establecido un viento de NE de fuerza 3 con marejadilla, aunque con buena visibilidad. Los dos tripulantes que se encontraban a bordo decidieron solicitar ayuda por VHF. Tras ser movilizada la lancha de salvamento ***Virgen de Monte Toro*** era localizada y, tras darles un cabo de remolque, era conducida hasta el puerto de Maó donde sería convenientemente amarrada.

> 5.86 *SABBINA*

El 17 de septiembre de 1996, cuando transcurrían aproximadamente las seis y media de la tarde, el motovelero de la matrícula de Malta y por nombre ***Sabbina***, se encontraba en la situación 39° 50,40'N y 004° 23,80'E. Por causas fortuitas se le averiaba el motor, quedando sin medio de propulsión mecánica. Existían en aquellos momentos establecido un viento W de fuerza 3, aunque con visibilidad regular, por lo que el patrón decidió solicitar ayuda por radio, para lo cual sería desplazada la lancha ***Virgen de Monte Toro*** que, tras localizarles, les daba unos cabos y procedía a remolcarles hasta Maó. Los tres tripulantes que se encontraban a bordo se encontraban perfectamente.

> 5.87 *CATERINA II*

El día 11 de noviembre de 1996, cuando se encontraba navegando desde el Estrecho con rumbo a Italia el yate a motor denominado ***Caterina II***, de bandera italiana, sufrió una avería en sus motores con la consecuencia directa de quedar desde ese momento a la deriva. El día 9 había comenzado a bajar rápidamente el barómetro, lo que hacía preveer un cambio importante en las condiciones meteorológicas pero, a pesar de ello, la embarcación se había hecho a la mar desde aguas de la costa de Granada poniendo rumbo al puerto de Cagliari.



Al encontrarse a 4 millas al E del puerto de Maó, navegando con fuerte marejada del SW, tuvo la fatalidad de que se le averiaran los motores, primero el de babor y, poco después, el de estribor, quedando desde ese momento a merced del temporal en medio de una mar impresionante. El viento alcanzó fuerza 7, generándose áreas de mar gruesa. Al comprobar que

quedaban totalmente sin gobierno y a merced del temporal, lanzaron un S.O.S. por el VHF que serían recibido por la costera y seguidamente conectados con el C. C. S. M. de Baleares. El ente de salvamento español movilizaba a la lancha ***Virgen de Monte Toro*** que se hizo a la mar sobre las tres de la madrugada (el mensaje se había lanzado a las dos y media).

Una vez localizados, se procedió a darles remolque hasta Maó, en donde entraban a las seis de la mañana. El ***Caterina II*** quedó atracado en el nuevo muelle pesquero, en donde debería de permanecer hasta resolver el expediente de salvamento y reparar sus motores. Formaban su tripulación dos italianos y un español que, afortunadamente, resultarían ilesos de la aventura aunque sufrirían los tres un fortísimo mareo.

> 5.88 *NADJA*

El 3 de enero de 1997 el motovelero de bandera británica y 24,14 metros de eslora ***Nadja*** había sufrido una avería en su motor teniendo que navegar desde ese momento a la vela. Sobre las tres y cuarto de la tarde, cuando se hallaba en las proximidades de la bocana del puerto de Maó se decidió a solicitar ayuda para entrar en el mismo y poder efectuar las maniobras necesarias de atraque. Se encontraban a bordo 4 tripulantes. Estaba establecido en esos momentos un temporal del N con vientos racheados de fuerza 6-7 que habían levantado mar gruesa. Atendiendo a su llamada de auxilio salió en su ayuda la lancha afecta a Salvamento Marítimo ***Virgen de Monte Toro*** que, al localizarles a unas dos millas al SE de la *Illa de l'Aire*, procedían a darles remolque hasta dejarles amarrados en puerto sin otra novedad.

> 5.89 *FARANDELE*

Cuando transcurrían las nueve menos veinte de la mañana del 22 de julio de 1997, el motovelero de 12 metros de eslora ***Farandele***, de bandera francesa y con dos tripulantes a bordo, solicitaban ayuda al padecer una avería mecánica en su motor. Se encontraba en esos momentos en las proximidades de cala *Degollador* (Ciutadella), viéndose incapacitado para acceder con sus propios medios al puerto de Ciutadella al estar establecido, en esos momentos, un viento N de fuerza 2-4 que había levantado marejada en la bocana. No tardó en acudir en su ayuda una embarcación neumática perteneciente a la Cruz Roja del Mar que tras tomarle un cabo, le remolcaba hasta el interior de la cala *Degollador* donde le amarraría ese mismo cabo en una roca tras dejar recomendarles que dejaran caer por la popa un ancla. De esta suerte permanecería a la espera de la llegada de un mecánico para que revisara el motor averiado y le solucionara el problema.

> 5.90 *GHNDWANA*

Sobre las diez y cuarto de la mañana del 27 de junio de 1997 la estación costera Menorca radio recibía una llamada procedente del velero ***Ghndwana***, de 9,07 metros de eslora y bandera francesa, el cual se encontraba a la deriva, sin máquina ni gobierno, en la situación 40° 08'N y 003° 57'E sometido a un temporal acompañado de vientos racheados del N de fuerza 5-6, que había levantado la mar a fuerte marejada. La visibilidad era muy regular. Tras ser pasado el aviso al C.C.S.M. de Palma, se hacía zarpar desde el puerto de Alcúdia a la lancha ***Cavall Bernat*** quien, tras localizar la embarcación y darle un cabo de remolque, la conducía hasta el puerto de Ciutadella. A bordo se encontraban dos tripulantes que resultaron ilesos.

> 5.91 *ALIMER 2*

A las dos y media de la madrugada del 23 de julio de 1997 el velero de bandera española ***Alimer 2***, de una eslora de 9,90 metros, solicitaba ayuda por radio para poder entrar en el puerto de Maó al haber sufrido una avería en su motor que le impedía maniobrar mecánicamente. Se encontraba en esos momentos al través de la punta de *s'Esperó* (la *Mola*), con viento S de fuerza 2-3, visibilidad regular y mar en estado de marejadilla. Tan pronto fuera captado su mensaje sería movilizada la embarcación de salvamento con base en Maó que tras salir a su encuentro la

remolcaba hasta dejarla atracada en el interior del puerto. A bordo se encontraban 5 tripulantes.

> 5.92 *CRISTINA F*

El 2 de agosto de 1997, alrededor de las siete menos cuarto de la mañana, el *llaüt* con base en *Es Grau* (Maó) denominado ***Cristina F*** tripulado por su patrón como único tripulante, se encontraba ya en mar abierta cuando sufría una avería en el motor que le dejaba a la deriva. La embarcación medía 4,93 metros de eslora y, en el momento de sucederle el problema se encontraba más o menos a unas 2,5 millas al E de la *Illa d'en Colom*. En esos momentos comenzaba a establecerse un viento N de fuerza 3-4 y la mar había alcanzado el grado de marejada con una visibilidad regular. Vista la situación que se estaba planteando, el patrón llamó vía radio solicitando ayuda tras lo cual sería movilizada desde Maó la lancha de Salvamento Marítimo que, tras localizar la embarcación y darle un cabo, la remolcaba de regreso a *Es Grau* donde sería amarrada sin mayores contratiempos.

> 5.93 *ESTER PRIMERA*

El 9 de agosto de 1997, poco más de las cinco de la tarde, la lancha a motor de 7 metros de eslora y bandera española ***Ester Primera*** sufría una avería en su motor cuando se encontraba navegando desde la cala de *Santa Galdana* con rumbo a la *Illa de l'Aire*. Al no poder volver a ponerlo en marcha, la embarcación quedaba a la deriva y sin gobierno con 3 tripulantes a bordo. La mar presentaba el grado de marejada al estar establecidos vientos variables de fuerza 2-3. El patrón decidió solicitar ayuda por lo que, desde Maó, se hacía a la mar en su busca la lancha de Salvamento Marítimo tras haber sido movilizada por el C.C.S.M. de Palma. Una vez los hubo localizado y tras darles un remolque, los condujo sin otra novedad hasta el puerto de Maó.

> 5.94 *GRESCA I*

Poco más de las diez y cuarto de la mañana del 10 de agosto de 1997 y cuando se encontraban en el puerto de Fornells, la embarcación denominada ***Gresca I***, una lancha a motor de bandera española y 8,60 metros de eslora, sufría un incendio a bordo por causas fortuitas. Ante la comprometida situación en que se encontraba, sus tripulantes (2 personas) solicitaron auxilio acudiendo en su ayuda una lancha de la Cruz Roja del Mar. Tras rescatar a los dos tripulantes la embarcación continuó consumiéndose por las llamas hasta terminar por irse a pique. Existía en esos momentos un viento de levante de fuerza 2 estando la mar rizada.

> 5.95 *ENZO*

Cuando transcurrían ya las ocho menos veinte de la tarde del 28 de agosto de 1997 el C.R.C.S.M. de Palma recibía una solicitud de ayuda para poder localizar a la embarcación denominada ***Enzo***, que iba tripulada por un pescador aficionado que había salido por la mañana a la mar a pescar y que ni había regresado, ni se sabía nada de ella. Medía unos 5 metros de eslora y se había establecido un preocupante temporal de NW con vientos racheados de fuerza 4-5, mientras que la mar había alcanzado ya el grado de marejada. Movilizada la lancha de salvamento con base en Maó, salía en su busca, consiguiendo hallarla al S de la *Illa de l'Aire* con su tripulante sano y salvo. Según explicaría éste, la embarcación había sufrido una avería de motor quedando desde entonces a la deriva, con el grave peligro que venía a suponer la meteorología adversa establecida.

> 5.96 *BELLE EPOQUE*

A las nueve y veinticuatro de la noche del día 1 de septiembre de 1997 y cuando se encontraba en la situación 40° 37,8'N y 003° 58,5'E, el motovelero de bandera alemana ***Belle Epoque*** sufría una avería que les dejaba sin gobierno y a la deriva. Soplaba un viento racheado del

N de fuerza 5, con visibilidad regular y marejada establecida. Vista la situación en que se encontraban el patrón solicitó ayuda por radio zarpando desde Maó la embarcación de Salvamento. La avería sufrida se ubicaba en el palo y consistía en que solamente podían gobernar NE/NW. Una vez fueron localizados, serían remolcados hasta el puerto de Ciutadella a donde llegaron sin novedad. Se encontraban a bordo dos tripulantes.

> 5.97 *ESTEL R. II*

El día 11 de septiembre de 1997 tenía lugar el incendio y posterior hundimiento de la lancha a motor llamada ***Estel R. II*** cuando se encontraba sensiblemente al través de punta *Nati*, al NW de Menorca y en el término de Ciutadella. Días antes, sus propietarios habían observado ya la presencia de ciertas anomalías en sus motores mientras se encontraban navegando por la costa norte de la isla, motivo por el cual habían decidido entrar en Fornells y regresar por tierra, mientras el marinero sería el encargado de retornar con la embarcación por mar hasta su puerto base, Ciutadella. Como vieran que no aparecía ningún otro signo extraño en el funcionamiento, decidieron continuar empleándola lo que restaba de temporada y ya, en invierno, sus motores serían sometidos a una revisión mucho más a fondo por los mecánicos.



Así las cosas, el día 11 de septiembre decidían hacerse nuevamente a la mar para gozar de una soleada jornada entre punta *Nati* y *Calasmorts*, fondeando en otra ensenada cercana, el *Codolar de Torrenova*, aprovechando la excelente climatología que predominaba en el ambiente de aquellos días de finales de verano. Cuando fueron a virar el ancla, observaron que ésta se encontraba enrocada, por lo que decidieron liberarla con la ayuda de los motores, momento en el cual se apercibieron de un cierto olor a quemado, pero aún así, consiguieron su objetivo y virada el ancla, pusieron sin más problemas rumbo de regreso a Ciutadella.



Cuando se encontraban al través de punta *Nati* aquel olor se hizo más patente por lo que prudentemente decidieron parar motores y localizar su procedencia. Pero no bastaron las buenas intenciones, porque una llamarada salía de improviso del compartimento de los mismos que les impedía incluso el acceso a la cabina para coger el



extintor con el que intentar apagarlo. Tampoco pudieron liberar la embarcación auxiliar pues el patrón, viendo lo delicado de la situación que podía terminar fácilmente en una explosión, ordenó al resto de la familia que se lanzaran rápidamente al agua para no exponer sus vidas, no pudiendo recuperar siquiera ningún objeto personal.

Por fortuna, Ramón Jesús Vives, el patrón de la embarcación del tipo llaüt ***Azahar*** que se encontraba en la misma zona, se había apercibido de todo lo ocurrido y, desde que descubriera la humareda había puesto rumbo hacia la embarcación en apuros. Todos subieron a bordo sin haber sufrido ningún daño físico salvo el lógico susto por lo acontecido, siendo invitados a tomar un reconfortante mientras ponían rumbo a Ciutadella una vez observado que la lancha, tras haber sido pasto de unas voraces llamas de más de 10 metros de altura y una densa columna de humo negro, se hundía irremisiblemente.



La embarcación siniestrada era una preciosa lancha de la marca "*Garin*" de 9.00 metros de eslora, equipada con dos motores Perkins y matriculada en el puerto deportivo de Arenys de Mar (Barcelona).

> 5.98 *LADY*

El 10 de octubre de 1997 la lancha a motor de bandera española ***Lady*** solicitaba ayuda a la estación costera Menorca radio cuando pasaban ya de las once de la noche. La embarcación había embarrancado en las inmediaciones de cala *Torret* (costa S de Menorca, término municipal de Sant Lluís). Existía en esos momentos una marejada provocada por un viento SW de fuerza 3. La embarcación siniestrada era del tipo "Sea-Ray". En el tiempo en que permaneció a bordo, el patrón observó la presencia de un objeto metálico en el fondo de lo cual daría parte, por lo que serían igualmente alertados los miembros del Grupo de Artificieros de la Guardia Civil por si pudiera tratarse de algún objeto explosivo militar. Una vez movilizada la lancha de Salvamento Marítimo con base en Maó, se desplazó hasta la zona y tras reflotar la lancha embarrancada, la condujo a remolque hasta el puerto de Maó. También sería recuperado el objeto metálico, el cual sería trasladado hasta el puerto para ser entregado a la Guardia Civil.

> 5.99 *TIN'DA*

Cuando el 13 de octubre de 1997 la embarcación del tipo catamarán de bandera francesa y denominado ***Tin'Da***, se encontraba navegando a motor sobre las siete y media de la mañana en demanda del puerto de Maó, sufrían el contratiempo y la mala fortuna de enganchar un plástico que flotaba entre aguas con la hélice, consiguiendo con ello que se averiase seriamente el inversor de su motor. Por dicha causa, el patrón decidió largar una vela y continuar navegando aprovechando el viento en lo posible el fuerte viento de tramontana de fuerza 7 establecido que había levantado ya mar gruesa. En esas condiciones y ojo avizor continuaron navegando para ganar el puerto de Maó, con lo que por radio se solicitaba ayuda para lo que iba a ser una comprometida maniobra de entrada. Una vez alcanzada la punta de *s'Esperó*, viraban y conseguían arribar amarrándose a una de las boyas de entrada que sirven para señalizar el canal de entrada. La llamada de auxilio había sido recibida por la costera Menorca radio quien pasaría el aviso de la situación comprometida de la embarcación al Centro Coordinador de Salvamento en Palma, que movilizaba la lancha de salvamento con base en Maó. Una vez llegó a su altura, le dio un cabo de remolque y condujo el catamarán hasta un punto en que podría ser amarrado.

> 5.100 *MEDOUSA*

Cuando la embarcación del tipo velero y de nombre ***Medousa*** se encontraba navegando sobre las cinco y veinte de la mañana del 20 de octubre de 1997 en la situación 40° 06,0'N y 004° 38,0'E impulsada por un viento constante S de fuerza 3, la mar se mantenía en grado de marejadilla y la visibilidad era buena, de improviso quedaba inutilizado su timón y sin gobierno. El barco quedaba desde ese momento en situación comprometida al estar limitada con ello su maniobrabilidad. Se encontraban a bordo 7 tripulantes. El patrón decidió entonces solicitar ayuda por radio siendo contestada su llamada por la estación costera Menorca radio que haría de puente pasando la llamada al Centro de Coordinación de Salmavento Marítimo quien ordenaba a la embarcación de salvamento con base en Maó largara amarras y acudiera en su ayuda. Una vez localizado, el velero era remolcado felizmente hasta el puerto de Maó sin otros contratiempos.

> 5.101 *FEDERISSA*



Con la llegada de la amanecida del 8 de noviembre de 1997 quienes transitaban por la carretera que discurre a lo largo de la costa y une la cala de *Biniancolla* con otras urbanizaciones del sur del término municipal de Sant Lluís, quedaban perplejos al observar sobre los llamados *Planés de Torret de Baix*, característicos de aquella zona, un yate de madera sobre los mismos. Nadie entendía cómo podía haber ido a parar a aquel lugar dicho velero.
Se trataba de un barco construido enteramente de madera, de pabellón italiano y que llevaba por nombre ***Federissa*** que, por causa del fuerte temporal de SW establecido (*llebeig*) y rachas de viento que alcanzaron en algunos momentos picos de 80 kilómetros por hora, navegando muy cerca de la línea de costa, en un momento dado el barco se vio sorprendido por el fuerte poder de las mismas viéndose de pronto suspendido y desplazado con mucha fuerza lateralmente hasta quedar varado en seco.
A bordo se encontraban sus dos únicos tripulantes que, por fortuna, saldrían ilesos de la experiencia. Andreu Guera, de veintinueve años y nacionalidad italiana, junto con Agustín López



Bosch, de cuarenta y seis, catalán, habían zarpado desde la isla de Cerdeña con rumbo a Barcelona. El barco, de unos 12 metros de eslora, 3,5 de manga y aparejado en ketche, propiedad de Borgesse Raffaele, también de nacionalidad italiana, se encontraba navegando con sus dos tripulantes cuando fue sorprendidos por el fuerte temporal. Cuando a bordo se percataron de la virulencia que iba adquiriendo el mismo decidieron enmendar el rumbo y dirigirse hasta el puerto de Maó, que era el que les quedaba más cercano a su posición, aunque en el último momento adoptarían la decisión buscar el refugio que podía ofrecerles la cala de *Binibèquer* puesto que la visibilidad también era escasa. Para entonces se había quebrado uno de los dos mástiles, perdiendo con ello la antena del equipo de VHF. El resto ya es conocido: cuando atravesaban entre el *Baix des Caragol*, que les quedaba por babor y la costa, un fuerte embate protagonizado por la llegada de varias olas que formarían rompiente lo dejaban sobre tierra, abriéndosele en el caso dos boquetes a resultas del encontronazo.



Una vez en seco no les resultó muy difícil saltar a tierra, por lo que se dirigieron en demanda de ayuda a unas viviendas habitadas situadas en la zona de *Torret de sa Talaia*. Sobre las cuatro y media de la madrugada los propietarios de la casa se ponían en contacto con la Policía Local de Sant Lluís, quienes se desplazaron de inmediato al lugar de los hechos y comprobando la situación del barco siniestrado. Por lo que respecta a los dos tripulantes, muy agotados tras la dura experiencia que les había tocado vivir, eran alojados en un local que dispone para transeúntes la población de Sant Lluís.

Durante el día 8 se comenzaron a estudiar las maniobras necesarias para poder recuperar el barco de su difícil asentamiento actual, que queda fuertemente desnivelado de la carretera que discurre paralela, al tiempo que supone un importante tramo sobre un suelo de rocas, muchas sueltas y muy puntiagudas, siendo necesario habilitar un vial provisional sebre dicho tramo para que pudiera pasar una grúa capaz para el manejo de este tipo de embarcaciones, tras obtenerse la correspondiente autorización de la Demarcación de Costas de las Illes Balears, permiso que sería concedido con la obligación de restituir el terreno a su estado original una vez



finalizadas las labores de recuperación.

El día 9 los dos tripulantes abandonaban la Isla. Curiosamente y a tenor de las antiguas habladurías que achacaban a muchos de estos accidentes al tráfico de contrabando corrieron varios rumores apuntando tal posibilidad por parte de la embarcación naufragada, extremo que sería inmediatamente desmentido por el entonces capitán de la Guardia Civil de Maó.

Previamente al establecimiento del temporal de SW había estado azotando la Isla otro de NE (gregal) que tendría tal virulencia que tendrían que ser evacuados un buen número de residentes en la primera línea de costa de la *Urbanització S'Algar*. Ello tenía lugar en la noche del 28 al 29 de octubre.

> 5.102 *SPEROLE*

A primeras horas de la mañana del día 6 de diciembre de 1997 naufragaba frente a las costas del *Cap de Bajolí* (también conocido como de *Menorca*), el trimarán pintado de color azul eléctrico y bandera francesa, ***Sperole***. Las causas fueron el fortísimo viento de tramontana de fuerza 5-7 y la mar levantada hasta el grado de "gruesa" en consecuencia, aunque afortunadamente sus dos tripulantes pudieron ser rescatados sanos y salvos. Con el temporal el barco volcó, quedando en posición invertida, quillas al sol. La operación de rescate fue llevada a cabo bajo la coordinación de Salvamento Marítimo de Palma gracias al aviso efectuado por un transeúnte que, desde tierra, pudo observar 3 bengalas de color rojo que los náufragos habían podido disparar desde el barco en apuros, avisando de ello a la Policía Local.



En principio fue movilizado el ***Helimer Mediterráneo***, el helicóptero con base en Valencia, perteneciente a Salvamento Marítimo, de la Dirección General de la Marina Mercante, utilizando para comunicarse la red de estaciones costeras del Servicio Marítimo de Telefónica. A través de la costera Menorca radio se pudo contactar con el buque mercante de pabellón turco ***Vardal***, que se encontraba navegando a poca distancia del lugar de los hechos, quien llevó a cabo la operación de rescate de los dos tripulantes sin mayores contratiempos. A su vez, y desde tierra en *Calespiques*, los miembros de la Policía Local de Ciutadella seguían el desarrollo de los acontecimientos. El barco siniestrado quedó abandonado a la deriva. Cuando el buque, que cambió su rumbo, se encontró cerca de la bocana del puerto de Maó, la embarcación de Cruz Roja del Mar ***Virgen de Monte Toro*** se encargó de transbordar a los dos tripulantes del barco naufragado y en tierra fueron internados en el hospital Virgen de Monte Toro para recibir un chequeo por los médicos de guardia. Como su estado no revistiera ningún contratiempo, poco después eran dados de alta.

Por su parte, la lancha ***Virgen de Monte Toro*** zarpó de nuevo para intentar localizar el casco del ***Sperole***, que se suponía continuaría flotando volcado quilla al sol y que se habría constituído en un serio peligro para la navegación, como así fue. El día 8 era localizado tras haber sido avistado por un yate de bandera alemana, a unas 3 millas al través del *Arenal de Son Bou* y tras ser fuertemente trincado debido a la brutal resistencia que iba a suponer, fue remolcado hasta el puerto de Maó. La operación de remolque duró más de diez horas, puesto que los trabajos se habían iniciado sobre las 9 de la noche del domingo 7 y finalizaban sobre las seis de la mañana del lunes 8, interviniendo la dotación de la lancha con otros voluntarios y dos submarinistas, en total diez tripulantes. En principio se fondeó a socaire de la *Illa del Rei*, en la *Plana*

de Calafiguera y, tras serle desmontado el palo, que se había constituido en un grave estorbo al encontrarse por debajo del casco, fue remolcado hasta la zona de servicios del muelle de *Cós Nou* donde fue varado. El barco permaneció largo tiempo en tierra, en un solar de *Sa Colàrsega*, sin haber sido sometido a ningún tipo de reparación.

> 5.103 *CANTO LIBRE II*

Sobre la medianoche del 10 de diciembre de 1997 el velero aparejado en queche y bandera alemana denominado ***Canto Libre II*** varaba en la *Llosa de Fora*, que se encuentra situada inmediata a la *Punta del Clot*, en la ribera norte de la bocana del puerto de Maó. En aquellos momentos el viento afortunadamente estaba encalmado, aunque la mar se mantenía en grado de marejadilla, con buena visibilidad. A bordo se encontraban 2 tripulantes. Las consecuencias de la varada fueron la pérdida de la pala del timón por lo que el patrón decidía solicitar auxilio por radio, puesto que la embarcación parecía ser fácilmente recuperable de su asiento, aunque carecería de toda maniobrabilidad. Una vez movilizada la lancha de salvamento el velero era reflotado y seguidamente conducido al interior del puerto siendo convenientemente amarrado para que a la mañana siguiente fuera reconocido y sometido a reparación.

> 5.104 *DON CÉSAR*

El día 25 de abril de 1998, cuando transcurrían poco más de las once de la noche, la embarcación de bandera española ***Don César*** se veía precisada a solicitar ayuda a través de la estación costera Menorca radio al encontrarse a la deriva en la zona del *Cap de Cavalleria*. Trasladado el aviso al C.C.S.M. que haría zarpar desde Maó a la lancha de Salvamento ***Virgen de Monte Toro*** la cual, tras localizar a la embarcación en apuros. la remolcaba a puerto sin que sus 5 tripulantes que se hallaban a bordo sufrieran daño alguno.

> 5.105 *MITG I MITG*

El 23 de mayo de 1998 se recibía un aviso en la estación costera Menorca radio cuando transcurrían las once y cinco de la mañana por la que se informaba de la existencia de una embarcación tipo *llaüt* a la deriva en la zona del *Cap de Cavalleria*. El aviso procedía de los miembros de la Policía local de Es Mercadal como consecuencia de la denuncia efectuada por algún observador. El C.C.S.M. ordenaba la movilización de la lancha ***Virgen de Monte Toro***, y mientras ésta se encontraba ya navegando rumbo al N de la Isla, recibía una información por parte de la Guardia Civil relativa a que los hechos parecía ser se trataban de una falsa alarma, por lo que el patrón, de acuerdo con el Centro Regional, viraba en redondo para regresar a Maó. Sin embargo, aquella información había resultado ser cierta. El *llaüt* afectado se denominaba ***Mitg i Mitg*** y llevaba a bordo dos tripulantes, el cual se había quedado sin motor. Para acudir en su ayuda tuvo que solicitarse el concurso del guardamuelles de Fornells, quien con la neumática del Servei de Ports saldría a su encuentro remolcándola hasta el interior de la bahía.

> 5.106 *DRACH*

El 22 de junio de 1998, alrededor de las seis y cuarto de la tarde, se recibía a través del Servicio de Emergencias 112, de Protección Civil, una solicitud de ayuda del velero de la matrícula del puerto de Palma ***Drach*** por encontrarse a la deriva con 4 personas a bordo a unas 6 millas náuticas del puerto de Ciutadella. Una vez fuera movilizada la lancha de salvamento ***Virgen de Lluch***, era remolcado hasta dicho puerto sin otra novedad.

> 5.107 *MITOU II*

El 22 de julio de 1998, poco después de las dos de la tarde, el patrón y único tripulante

del velero de bandera francesa ***Mitou II***, lanzaba un mensaje de socorro que sería recibido por la costera Menorca radio al haber quedado embarrancado con su barco en una cala inmediata a la playa del *Pilar*, en la costa norte del término municipal de Ciutadella. Existía en aquellos momentos marejada establecida y al haber querido salvar su barco, dicho tripulante se había herido en ambos pies y se encontraba en una situación crítica lo que le había motivado a solicitar la ayuda. Tras ser movilizada la Policía local de Ciutadella, se hacía a su vez a la mar la lancha de salvamento ***Virgen de Lluch*** que pudo reflotar felizmente el velero francés. Por su parte, el tripulante fue trasladado a un centro de salud de Ciutadella.

> 5.108 *MERENGUE*

Sobre las seis de la tarde del 25 de julio de 1998, el el C.C.S.M. de Palma recibía una llamada telefónica procedente de la embarcación denominada ***Merengue***, de bandera británica y tipo lancha a motor "*Sea Ray*" que se había quedado sin medios de propulsión con 3 personas a bordo en las proximidades de la cala de *Ses Fontanelles*, en la cala de *Algaiarens* (Ciutadella), exactamente en la situación 40° 03'N - 003° 55'E. Tras ser movilizada la lancha de salvamento con base en el puerto de Alcúdia ***Cavall Bernat***, salía a rescatarla. Una vez estuvo localizada, fue remolcada hasta el puerto de Ciutadella, donde quedaría amarrada, continuando la lancha en viaje de regreso hasta su puerto base en la isla de Mallorca.

> 5.109 *DOLOPHA*

Cuando el 26 de julio de 1998 la embarcación deportiva del tipo velero que llevaba por nombre ***Dolopha***, con bandera francesa, se encontraba navegando en las aguas próximas al S de Menorca, sufrió una grave y fortuita avería en su motor, que la dejaba sin posibilidad de maniobrar mecánicamente. El patrón decidió solicitar ayuda a otro barco que se encontraba en aquellos momentos navegando en sus inmediaciones. Fue inmediatamente atendido por la tripulación del mismo, al tiempo que le daban un cabo con el que procedió a darle remolque hasta la cercana playa de *Bellavista* (perteneciente al predio del mismo nombre y vulgarmente conocida junto a su inmediata como *Platges de Son Saura*). Una vez echó el ancla y quedó asegurada, el patrón se sirvió del servicio de emergencias 112 para requerir la ayuda necesaria.

A bordo se encontraban en esos momentos 3 personas. Como quiera que su otro medio de propulsión se encontraba en perfecto estado (las velas), fue requerido a que continuara viaje hacia el puerto de Maó utilizando ese sistema, aprovechando la brisa existente y que la mar se mantenía en estado de marejadilla. Así lo hicieron y al encontrarse situados al través de la *Illa de l'Aire*, les salía al encuentro la lancha de salvamento ***Virgen de Lluch*** que, tras darles un cabo, la conducía a remolque hasta Maó.

> 5.110 *PATRIA*

El 9 de agosto de 1998, cuando transcurrían aproximadamente la una y cuarto de la tarde, la embarcación a motor de bandera española ***Patria*** solicitaba auxilio a Salvamento Marítimo tras quedarse sin motor. Se encontraba entonces en una zona próxima a la playa de *Cala en Bosc*, al S de Ciutadella. Por ello, dejaba caer el ancla para permanecer fondeado a la espera de que llegara la ansiada ayuda. Una vez fue pasado el aviso de petición de ayuda al C.C.S.M., eran avisados los bomberos pertenecientes al parque de Ciutadella, quienes botaron una embarcación neumática al agua, que estaba propulsada por un motor fuera-borda de 40 HP, y tras localizar el barco averiado, le remolcaba hasta el puerto deportivo de *Cala en Bosc*, situado inmediato a la playa. A bordo se encontraban en aquellos momentos 3 personas.

> 5.111 *CARIOCA*

El 15 de agosto de 1998, aproximadamente a las nueve menos diez de la noche, el C.N.C.S. en Madrid recibía un aviso por el que se le notificaba que la embarcación de recreo, un motovele-

ro de bandera francesa, se encontraba a la deriva y sin medios de propulsión en la situación 39° 56'N - 003° 43'E. La embarcación en cuestión se denominaba ***Carioca***. Tras ser reconducido el mensaje al C.C.S.M. de Palma, este ordenaba la salida a la mar inmediata de la lancha con base en el puerto de Alcúdia ***Cavall Bernat*** en su auxilio. Una vez fue localizado, se pudo constatar de que carecía a bordo del equipo de bengalas de socorro y que el equipo de VHF se encontraba igualmente fuera de servicio por avería, habiéndose solicitado por ello la ayuda a través del teléfono móvil. A bordo se encontraban 4 tripulantes en perfectas condiciones. Una vez se les facilitó un cabo para que fuera afirmado en cubierta, se les dio remolque sin mayores problemas hasta el puerto de Ciutadella.

> 5.112 *JULIA*

El 16 de agosto de 1998 se producía el hundimiento de la embarcación a motor denominada ***Julia*** cuando se encontraba en la situación 39°N - 003° 30,10'E tras habérsele abierto una vía de agua que no pudo ser controlada por sus tripulantes. A su llamada solicitando ayuda fueron contestados por el yate ***Miky 2***, que se acercó rápidamente al lugar en que se encontraba el primero, recogiendo del agua a los dos náufragos que permanecían desde entonces manteniéndose a flote. Seguidamente comunicaban los hechos y el resultado de su intervención a la estación costera Menorca radio, conduciéndles hasta el puerto deportivo de *Cala en Bosc*. En aquellos momentos la mar registraba el grado de "marejada".

> 5.113 *CARLOTTA*

Cuando transcurrían las doce y media del mediodía del 5 de septiembre de 1998, la Cruz Roja con sede en Maó avisaba al C.C.S.M. de que en la costa norte de la Isla, en una zona próxima a Fornells (a poniente del *Cap de Cavalleria*), la embarcación a motor de bandera austríaca y denominada ***Carlotta***, se encontraba a la deriva al haber quedado sin propulsión, teniendo 4 tripulantes a bordo. La mar en aquellos momentos había alcanzado el grado de marejada debido a los vientos racheados constantes establecidos. Se decidió solicitar a la tripulación de la embarcación del tipo "*golondrina*" que se encontraba en aquellos momentos en la bahía ***Delfín Verde*** que saliera en su ayuda, como así se hizo. Una vez fue localizada la embarcación averiada, se le facilitó remolque hasta el interior de la bahía.

> 5.114 *SKORPIO*

Cuando prácticamente as agujas del reloj marcaban las diez de la noche del 6 de septiembre de 1998, a través del Servicio de Emergencias 112 se recibía una llamada procedente del velero de pabellón alemán ***Skorpio*** el cual informaba que se encontraba en aquellos momentos a la deriva en la situación 40° 16'N - 004° 18'E. La llamada la efectuaba a través de un teléfono móvil y sólo sabían expresarse en el idioma alemán. La mar había alcanzado el grado de "marejada", la cual se mantenía merced al viento que estaba establecido desde las primeras horas del último día. El Servicio de Emergencia pasó los detalles de la situación al C.C.S.M. que movilizó a la lancha de salvamento ***Cavall Bernat***, con base en el puerto de Alcúdia, y una vez localizada la embarcación, era remolcada hasta el puerto de Ciutadella con sus dos tripulantes sanos y salvos
.

> 5.115 *TOPELES*

El día 10 de octubre de 1998, cuando transcurrían aproximadamente las cinco menos veinte de la tarde, el 112, el número telefónico del Servicio de Emergencias de las Illes Balears volvía a recibir la llamada de auzilia de una embarcación en apuros en la mar. En esta ocasión procedía del motovelero de bandera española ***Topeles*** que solicitaba asistencia cuando se encontraba en la situación 40° 06,5'N - 004° 36,5'E, a poco más o menos 18 millas al NE de la bocana del puerto de Maó, con dos tripulantes a bordo. Tras ser movilizado el remolcador de puerto ***Remolcanosa Ochenta***, localizaba al barco con problemas y lo conducía a remolque hasta Maó.

Había buen tiempo y la mar presentaba en esos momentos un grado de “marejadilla”.

> 5.116 *SCHERZO*

El 22 de noviembre de 1998, el C.C.S.M. de Palma recibía una llamada telefónica procedente de las oficinas de la Autoritat Portuària de Balears, del puerto de Maó, informando que por el canal 16 de VHF estaban escuchando la petición de ayuda procedente del motovelero con bandera de la Isla de Man nombrado ***Scherzo***, quien informaba que se hallaba a la deriva por haber sufrido una avería en el motor. Transcurrían entonces algo más de cinco minutos de la una de la tarde. Existía entonces un viento establecido que mantenía el estado de la mar en grado de “marejada”. Se encontraban a bordo del velero en cuestión 4 personas y cuya situación aproximada era de unas 2,5 millas al E de la *Mola*. Tras ser movilizado el remolcador de puerto ***Don Ilde***, salía en su busca y lo conducía a remolque de regreso a Maó sin otras mayores consecuencias.

> 5.117 *SCICUSCIUTTI*



El 19 de junio de 1999 aparecía enrocado contra las rocas de la playa de cala ***Pregonda*** el velero de pabellón suizo ***Scicusciutti***, pintado de color azul marino y blanco, del cual se carece de otros datos. Los escasos de que se dispusieron en su momento fueron obtenidos a través de la policía local de Es Mercadal. Cabe citar que, con el paso de las semanas y, como suele ser habitual en estos casos, el casco fue salvajemente



desvalijado y, con los temporales del primer y cuarto cuadrantes, completamente destruido.

> 5.118 *PANDORA*

El 30 de junio de 1999, sobre las cuatro menos cinco de la tarde aproximadamente, la costera Palma radio recibía una llamada de socorro a través del canal 16 de VHF procedente de un velero por el cual se informaba que una mujer se había tirado al agua. En aquellos momentos, en la zona se registraba un grado de "marejada". El velero llevaba por nombre ***Pandora*** y se encontraba en la situación 39° 42'N - 004° 07'E, por lo que se lanzaba al éter un mensaje PAN-PAN de advertencia a los buques en la zona, al tiempo que se conseguía se hiciera a la mar el patrullero de la Armada con base en la Estación Naval de Maó ***Anaga***, que logró encontrar y rescatar a la náufraga que sería desembarcada directamente en la misma Estación Naval.

> 5.119 *BREAK FREE*

El 23 de julio de 1999 el catamarán-velero ***Break Free*** se encontraba navegando a vela tras haber enrollado un cabo con las palas de la hélice que habían inutilizado su motor. Eran las tres y diez minutos de la madrugada y se encontraba a consecuencia de ello sin gobierno por lo que su patrón decidía solicitar ayuda al Servicio de Emergencias de las Illes Balears a través del número de teléfono 112. Se encontraba en aquellos momentos en las proximidades del *Port d'Addaia*. El Servicio de Emergencias dio aviso de lo que estaba sucediendo al C.C.S.M. quien no tardaba en movilizar a la lancha ***Salvamar Antares*** que se hacía a la mar y tras localizarles les conducía a remolque hasta el puerto de Maó, donde sería resuelto el problema.



> 5.120 *BAYACID DE BISTAM*

El 28 de julio de 1999, cuando transcurrían las ocho y media de la tarde, el Club Marítimo de Mahón informaba al C.C.S.M. que cerca de la bocana del puerto mahonés el velero de bandera holandesa ***Bayacid de Bistam*** se encontraba sin motor con 5 tripulantes a bordo. Tras ser movilizada la lancha de salvamento ***Salvamar Antares***, se procedía a localizarle tras lo cual sería remolcado a puerto.

> 5.121 *MAKI*

Sobre las siete de la tarde del 6 de agosto de 1999 el C.C.S.M. recibía una llamada del centro de salvamentoe del Midi francés, La Garde M.R.C.C., por la que les informaba haber recibido una petición de ayuda del velero de bandera francesa ***Maki***, que con 4 tripulantes a bordo se encontraba a la deriva por tener avería en el motor y la inexistencia de viento. El tiempo era bonancible y la mar presentaba en aquellos momentos un grado de "marejadilla". Su situación era 40° 20,7N - 004° 00,3'E. Tras ser movilizada la ***Salvamar Antares***, localizaba al velero que conduciría sin mayores contratiempos hasta el puerto de Maó.

> 5.122 *JOANNA*

El 7 de agosto de 1999, el Servicio de Emergencias recibía la solicitud de ayuda por parte de los dos tripulantes del *llaüt* ***Joanna*** el cual, tras haber padecido una avería en su motor principal, navegaba con la ayuda del auxiliar. Transcurrían entonces las dos y veinticinco de la tarde y existía "marejadilla" en la zona en que se encontraba, más o menos en el centro del *Canal de Menorca*. Tras ser movilizada la embarcación ***Salvamar Antares*** lograba localizarla, tras lo cual sería conducida hasta el puerto de Ciutadella.

> 5.123 *ROCK AND ROLL*

Sobre las doce y media del 12 de agosto de 1999 se recibía una llamada procedente del motovelero de bandera española ***Rock and Roll***, el cual había embarrancado en la *Illa d'en Colom* llevando 5 tripulantes a bordo. La mar se encontraba en grado de "marejadilla". Una vez afirmado en su cubierta un cabo de remolque, la lancha ***Salvamar Antares*** lograba reflotarle tras lo cual sería conducido hasta Maó para que pudiera ser revisado y valorados los posibles daños sufridos en el casco.

> 5124 *TRUE LOVE*

A las once menos veinte de la noche del 19 de agosto de 1999 la estación costera del Servicio Marítimo de la Telefónica, Palma radio, recibía una llamada procedente del velero de bandera española ***True Love*** el cual, con 2 tripulantes a bordo, se encontraba en aquellos momentos a la deriva con fuerte mar de fondo en su entorno. Se le había averiado el motor pero, con la ausencia de viento, permanecía a la deriva entre fuertes bandazos, arfadas y cabezadas, a unas 15 millas aproximadamente del puerto de Maó. Tuvo que ser movilizada la lancha ***Salvamar Antares*** que, tras largar amarras y zarpar en su busca, la localizaba y facilitaba un cabo para poder remolcarlo hasta el puerto de Maó, a donde llegaron sin mayores problemas.

> 5.125 *PEZIÑA PRIMERO*

Cuando transcurrían las once y diecinieve minutos del 22 de agosto de 1999 la embarcación a motor ***Peziña Primero***, de bandera española, se encontraba navegando con mar encalmada entre el puerto de Pollença y la isla de Menorca. En un momento dado, su tripulación se vio sorprendida al descubrir que se estaba iniciando un incendio a bordo. Se encontraba en esos momentos 6 personas a bordo del barco. El fuego se había iniciado en la cámara del motor, y muy posiblemente había prendido en algún manguito de goma de los de refrigeración, tras lo cual, el agua del mar había comenzado a penetrar con fuerza inundando la embarcación. Tras efectuar una llamada al número del Servicio de Emergencias 112, eran puenteados al C.C.S.M. quien ordenaba largar amarras a la lancha ***Cavall Bernat***, con base en el puerto de Alcúdia y dirigirse al punto en que se encontraba el barco en apuros, estimado en unas 12-13 millas del puerto de Ciutadella. Dada la gravedad de los hechos, fue también movilizado un helicóptero al tiempo que se lanzaba un MAYDAY RELAY dirigido a todos los buques que estuvieran navegando en las proximidades de la zona. El aviso sería recibido por la tripulación de la embarcación

Ordisi quienes, tras dirigirse a la posición facilitada, localizaban a la lancha incendiada y recuperaban a sus tripulantes mientras la misma se hundía.

> 5.126 *NEL*

El 22 de agosto de 1999, más o menos sobre las diez menos diez de la noche, los 3 tripulantes del velero de bandera española ***Nel*** lanzaban una llamada de socorro al encontrarse a la deriva ante la inexistencia de viento y haberse quedado sin motor. La mar estaba "rizada". Tras ser localizados por la lancha ***Salvamar Antares*** que había sido movilizada al efecto, era conducido a remolque hasta el puerto de Maó.

> 5.127 *CHARLOTTE*



Transcurría el final de la primera quincena, más o menos, del mes de junio de 1999 cuando este barco de casco de hierro y pintado en vistosos colores azul y blanco, fondeaba al través de la *Font dels Escalons* (Fornells), a escasos centenares de metros donde cerca de un par de décadas antes un furioso temporal de tramontana embarrancara al mercante de bandera panameña ***Benil*** y lo depositara prácticamente sobre tierra firme.

Se trataba de un antiguo pesquero que, rebautizado con el nombre de ***Charlotte***, había sido reconvertido por sus últimos armadores en yate de recreo con el cual se dedicaban a navegar por los diferentes mares del mundo, habiendo llegado tras numerosas singladuras a las azules aguas de Menorca.

Permaneció largo tiempo fondeado en el punto indicado y como consecuencia de un inoportuno temporal, el barco resultó sorprendido yendo a dar con sus ya fatigadas cuadernas contra las rocas de la costa donde el 2 de septiembre quedaría aprisionado al tiempo que se le abrían varias vías de agua, tras lo cual quedó abandonado por sus propietarios. Empotrado contra ellas, permaneció así durante largo tiempo, sin más compañía que la de un pequeño cormorán, que había improvisado en el mismo su vivienda.

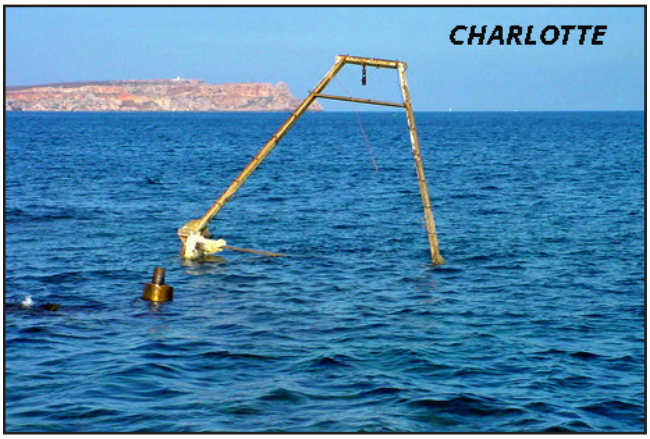


Pasaron los meses y la violencia de los temporales terminaron por destrozarle completamente, partiéndole en varios pedazos, de forma que en enero de 2004 presentaba ya un deplorable aspecto, en parte hundido o semihundido y el resto sobre tierra firme.

A finales de septiembre de 2010 tan sólo restaba en tierra firme una parte de la proa. Lo demás ya había desaparecido, probablemente arrastrado por los temporales nuevamente mar adentro.


CHARLOTTE


CHARLOTTE


CHARLOTTE


CHARLOTTE


CHARLOTTE


CHARLOTTE

5.128 *SKORPION*

Durante la madrugada del 5 de septiembre de 1999 un yate de bandera alemana varaba intencionadamente en la arena de la playa de *Macarella* después de que sus tripulantes descubrieran mientras se encontraban navegando en alta mar la presencia de una importante vía de agua que no se veían capaces de remediar.



El barco tenía su casco y la mayor parte de la obra muerta construida con plancha de hierro y en el momento del accidente se encontraban a bordo siete personas que, afortunadamente, no sufrirían daños personales salvo el lógico susto por el problema que les había surgido. Una vez varado permanecieron a la espera de que pudieran repararles la avería y de este modo proseguir su viaje. La embarcación se denominaba ***Skorpion*** y, a pesar de estar ya varada, el agua continuaría penetrando en el interior de su casco hasta alcanzar prácticamente el nivel de la línea de cubierta, quedando ligeramente recostada sobre su banda de babor.



Como características cabe citar que medía 15,48 metros de eslora, 3,20 de manga y 1,20 de puntal, con un desplazamiento de 16 toneladas. Su construcción databa del año 1956. En las labores de salvamento participó la lancha afecta al Centro Coordinador de Salvamento Marítimo de Baleares ***Salvamar Antares***, mientras que la empresa dedicada a trabajos submarinos de Maó, Dragasub, daba inicio a los trabajos necesarios con vistas a su reflotamiento para poder ser, una vez conseguido ello, remolcada hasta el puerto de Maó donde sería convenientemente reparada una vez puesta en seco.

Tras lograr el objetivo, no si arduos esfuerzos, el barco, de casco de acero pintado de color azul, fue remolcado hasta Maó donde fue varado en el muelle del *Cós Nou* para poder ser convenientemente reparado, permaneciendo desde entonces en seco en la zona de servicios de dicho muelle hasta el mes de mayo de 2000, en que fuera botado nuevamente y amarrado en el entonces denominado *Port d'Hivernada*, se supone que con la idea de continuar su puesta a punto estando ya a flote, puesto que su aspecto general continuaba siendo más bien lastimoso.

El barco permaneció abarloado al muelle hasta finales del verano, sin que se observaran grandes avances al respecto. Se había comenzado a repintar la superestructura y al barco se le veía que continuaba ligeramente escorado sobre su costado de babor, el mismo sobre el cual



permaneció recostado cuando fue embarrancado de urgencia.

A finales de esa misma temporada estival el barco abandonaba su amarre para marchar a fondear a cala *Teulera*, residiendo a bordo del mismo dos tripulantes que, se supone, estarían continuando los trabajos de recuperación, puesto que el propietario residía en el extranjero.

Sobre la una de la mañana del martes 6 de noviembre, por causas aún desconocidas, el barco comenzaba a hundirse nuevamente, sin que en esta ocasión pudiera evitarse el siniestro. Durante meses permaneció a pique, reposando contra el fondo, sobresaliento tan sólo parte de la superestructura y la cruceta. Afortunadamente en esta ocasión tampoco hubieron de lamentarse desgracias personales.



Era seguro que pudo reflotarse nuevamente por el sistema de globos de aire por cualquier empresa dedicada a estos menesteres, aunque el barco fuera de por sí bastante pesado. Los trabajos de reflotamiento, remolque y nueva varada suponían una factura elevada y, en principio, la Autoritat Portuària estuvo intentando localizar al propietario, del cual se suponía tenía el seguro correspondiente. Pero como consecuencia de diferentes temporales de diversa índole acaecidos durante el tiempo que lleva ya transcurrido, se sabe que el barco permanece a pique habiendo sido arrastrado aproximadamente frente a Es Castell, hacia la *Illa de Sant Felipet*.

> 5.129 *NURA*

El 9 de septiembre de 1999 y cuando se encontraba a una milla aproximadamente del puerto de Fornells el *llaüt* denominado ***Nura*** con dos tripulantes a bordo, su motor sufría una avería que les impediría realizar el viaje de regreso. Como quiera que no pudieran solucionar el problema, decidieron dejar caer el ancla y permanecer fondeados hasta poder recibir ayuda. Llamaron al Servicio de Emergencias 112 quien reencaminó el mensaje hacia el C.C.S.M. que movilizaba a la lancha de Salvamento Marítimo con base en Maó, ***Salvamar Antares*** con el fin de que les localizara y seguidamente les remolcara hasta el puerto de Maó. La mar presentaba el grado de "marejada" y, por el viento establecido, amenazaba con aumentar su intensidad. En el intervalo pasó por las inmediaciones otra embarcación que tras darles un cabo les remolcaron hasta Fornells. Los tripulantes avisaron entonces al 112 explicando su nueva situación, con lo que el Centro Coordinador abortaba la operación de la lancha se Salvamento que, tras virar en redondo, regresaba nuevamente a su puerto base.

> 5.130 *VICTORIA*

Sobre las dos menos diez minutos de día 15 de septiembre de 1999 se recibía en el C.C.S.M. una llamada procedente de la empresa Becka Yachting informando que el velero denominado ***Victoria***, de bandera alemana y con 4 tripulantes a bordo, se encontraba en aquellos momentos varado en la cala de *Algaiarens*, según ellos en las inmediaciones de la cala de *Ses*

Fontanelles y sobre un fondo de arena. Realmente, el punto en que permanecían varados era en la *Platja des Bot*, la situada más hacia levante en la cala de *Algaiarens*. Existía establecida en aquellos momentos "marejada" y los tripulantes del velero temían que aquello pudiera ir a peor si continuaba aumentando la intensidad del viento. Fue movilizada la lancha ***Salvamar Antares***, que zarpaba desde Maó. Una vez llegados al lugar de los hechos dieron comienzo las operaciones de reflotamiento que resultarían en extremo complicados pues, tras lograr ser recuperado, el velero volvía a encallar en otra altina (bajo de arena que suele estar coronado por pradera de posidonia oceánica). Cuando por fin pudo ser liberado, fue conducido hasta la cala de *Ses Fontanelles* donde quedaría fondeado sin mayores inconvenientes. Por su parte, la ***Salvamar Antares*** iniciaba su regreso rumbo a Maó.

> 5.131 *AQUA VIVA*

A las nueve y media del 19 de septiembre de 1999 se encontraba establecido en las aguas del sur de la costa menorquina un termporal de SW que, a pesar de tener los vientos una intensidad de fuerza 4-5 en la Escala de Beaufort, en la mar se mantenía el grado de "gruesa". En la zona de Fornells, a pesar de gozar de la protección que le ofrecía la isla de Menorca, el temporal se hacía sentir de forma igualmente violenta en cuanto las aguas dejaban de carecer de la protección costera. Allí se encontraba en esos momentos la embarcación a motor de badera española denominada ***Aqua Viva*** con cuatro tripulantes a bordo. En un momento dado, la embarcación era volcada tras un fuerte impacto de las enormes olas existentes. A pesar de ello, se podría lanzar un mensaje PAN PAN que sería recibido por la costera Palma radio, que movilizó a la lancha ***Salvamar Antares*** la cual se hacía a la mar sin pérdida de tiempo para acudir en su ayuda. Sin embargo, un catamarán de bandera francesa que navegaba por la zona, lograba descubrirles, procediendo a su rescate sin que ninguno sufriera daños personales. Una vez llevados a cabo los trabajos de recuperación con éxito, el patrón del catamarán informaba de todo ello al 112, con lo que se abortaba la operación de salvamento.

> 5.132 *SONIA*

A las diez y diez minutos de la noche del 3 de octubre de 1999 estaba establecido un temporal de tramontana originado por viento N que, con una intensidad 8-9 había levantado ya mar en grado de "gruesa". Sus efectos se hacían patentes a lo largo de todo el litoral N de la costa de Menorca. En la cala de *Ses Fontanelles* se hallaba fondeado al ancla el velero de bandera alemana ***Sonia*** que a duras penas lograba mantenerse. En un momento, sobre las diez de la noche, ésta le faltaba de súbito, con lo cual las olas lograban arrastrarlo a la deriva y sin remedio hasta la orilla, donde terminaron por embarrancar faltando pocos metros. A bordo de la embarcación se encontraban en aquellos momentos 7 tripulantes. Sin pérdida de tiempo lanzaban una llamada de socorro por el canal 16 de VHF que sería recibido por la costera Menorca radio, tras lo cual, por parte del C.C.S.M. movilizaba la lancha ***Salvamar Antares***.

Por su parte, los tripulantes del velero se habían ido echando al agua con ánimo de ganar cuanto antes tierra firme, siendo atendidos a medida que llegaban por vecinos y miembros de la Guardia Civil. Cuando la lancha de Salvamento Marítimo lograba llegar al lugar de los hechos, sus tripulantes pudieron observar que les resultaba del todo imposible acercarse al punto del naufragio. Como quiera que todos los tripulantes del yate siniestrado se encontraban ya a salvo, la lancha recibió la orden de regresar nuevamente a puerto.

> 5.133 *TOY OF XENDIA*

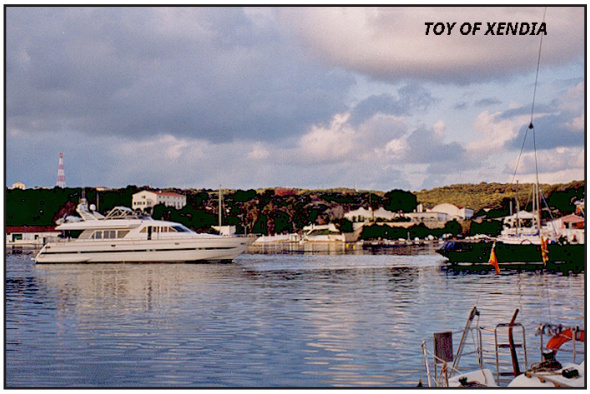
Cuando transcurrían las siete y veinticinco minutos de la tarde del 6 de octubre de 1999, la hermosa lancha a motor ***Toy of Xendia*** embarrancaba en la laja situada en la bocana del puerto de Maó, *Llosa de fora*. Tras efectuar una llamada de socorro a través del teléfono móvil, la información era retransmitida al C.C.S.M. de Palma que movilizaba a la lancha ***Salvamar Antares*** que se hacía rápidamente a la mar acudiendo en su ayuda. Existía establecida en esos momentos una mar a nivel de "marejada" en la zona, encontrándose a bordo 6 tripulantes, cinco de nacionalidad rusa y un holandés.





La embarcación pudo ser reflotada al atardecer, siendo conducida seguidamente a tierra para ser varada y reconocida. Permaneció después unos tres meses amarrada en el puerto mientras se resolvían los complicados trámites burocráticos derivados de su rescate y los problemas presentados por la casa





aseguradora. Por fin el 16 de enero de 2000 llegaba exprofeso el remolcador ***Remocanosa Cuatro***, que se encargó de fijarle un cable de remolque para conducirla hasta Palma donde podría ser finalmente reparada, zarpando esa misma tarde.

> 5.134 *EMERAUDE*

Hacía ya varios meses que permanecía en aguas del puerto de Maó el yate tipo lancha con casco construido en madera y matrícula de Gibraltar que llevaba por nombre ***Emeraude***. Era de líneas características británicas, bastante elegante, aunque antiguo. El barco topó con algún bajo en las inmediaciones del *Arenal d'en Moro*, en la *Illa d'en Colom* y se semihundió. Tuvo que ser reflotado tras ser sometido a una reparación de fortuna mediante masilla de poliester con lo que sería remolcado hasta el puerto donde sería varado en el *Cós Nou*. Allí permaneció por espacio de varios meses. En las imágenes adjuntas puede verse el aspecto del barco y cómo resultaron dañados tanto sus interiores como las hélices con el impacto sufrido.

















> 5.135 *PAPA LANGHI*

Cuando transcurrían poco más de las tres de la madrugada del 22 de junio de 2000, una embarcación del conocido tipo "*trimarán*", con pabellón de Isla de Man, se encontraba navegando en la situación 40° 08,4'N - 004° 02,5'E con vientos y mar en calma. Todo transcurría con total normalidad cuando, de pronto y sin que se conocieran sus causas, se producía una explosión seguida de fuego. Debido a ello el barco quedaba a la deriva, sin gobierno y con fuego a bordo que comenzaba a devorar con avidez el barco.

Querría la fortuna que aquellos hechos fueran casualmente observados por un pescador de Fornells que se encontraba no lejos de la zona, quien acudiría rápidamente con su embarcación en su ayuda y lograba salvar a los 2 tripulantes que se encontraban a bordo del barco siniestrado, Nikolaus Welz, de 38 años de edad y natural de Ried y Christin Helhl, de Viena (Austria), los cuales serían trasladados el puerto de la población pesquera completamente ilesos. Este pescador de Fornells, de nombre *Bià*, les auxilió cuando transcurrían más o menos las cuatro y media de aquella madrugada. El trimarán naufragado llevaba por nombre ***Papa Langh***i, y medía 15,50 metros de eslora por 7,80 de manga. El lugar de los hechos estaba situado a 9 millas al noroeste del *Cap de Cavalleria*.

Aquella noche *Bià* había salido a faenar como de costumbre cuando observó en el cielo la presencia de varias bengalas que eran lanzadas desde algún punto situado mar adentro, en el mestral. Se dirigió inmediatamente hacia allí y cuando le quedaba más o menos una milla para llegar, observó una llamarada precedida de una explosión y un barco que se hundía. La distancia más corta a la que pudo aproximarse fueron 100 metros puesto que mediante otra explosión quebró el palo, aunque los dos tripulantes se encontraban ya a bordo de su propia balsa salvavidas.

Cuando *Bià* llegó a su lado los auxilió y se puso inmediatamente en contacto con Menorca radio dando los detalles de la situación con la que se había encontrado. La costera le conectó a su vez con Salvamento Marítimo de Palma que movilizó a las fuerzas locales y ambulancias para que los tripulantes fueran correctamente atendidos a su llegada a tierra. No hubo heridos, aunque el que ejercía de tripulante se encontraba visiblemente asustado. En cambio, el patrón mantenía una mayor tranquilidad o, al menos, lo aparentaba.

El C.C.S.M. en Palma movilizaba, a su vez, a la lancha ***Salvamar Antare***s para que acudiera en su ayuda. Una vez llegó la lancha de Salvamento Marítimo, se dedicó a constatar los hechos del hundimiento de la embarcación, procediendo a retirar seguidamente los diversos restros que permanecían flotando en la zona. También habían llegado al lugar del naufragio una embarcación de pesca de Ciutadella, la ***Curniola***, y otra de Fornells.

Con el alba entraban en Fornells donde se encontraba esperando ya una ambulancia, la Guardia Civil y la Policía Local de Es Mercadal. Una vez desembarcados, *Bià* volvió a su trabajo que había quedado interrumpido desde que se iniciaran los acontecimientos. El ***Papa Langhi*** era propiedad de la empresa de charter marítimo Papa Langhi Marine Management, con sede oficial en la Isla de Man (Islas Vírgenes británicas del Caribe), y había sido alquilado el día 16 de junio en Cartagena (Murcia).

> 5.136 *PALOMINO*

En la noche del 10 de julio de 2000 un velero aparejado en ketche de bandera francesa sufría una avería en su timón cuando, en medio de un fuerte temporal del NW (*mestral*) desatado en las últimas horas, se encontraba fondeado en la cala de *Santandría*. En un momento dado rompió sus amarras quedando a la deriva y sin posibilidades de gobierno, al tiempo que las aguas se habían alborotado en extremo al existir al mismo tiempo una fuerte *rissaga*, terminando por embarrancar a unos 100 metros de la línea de playa.

Sus nueve tripulantes, siete adultos y dos menores todos ellos de nacionalidad francesa, no sufrieron daño alguno durante el incidente, aunque tuvieron que ser evacuadas y llevadas hasta Ciutadella donde pasaron la noche en la *Casa d'Acollida* del Ayuntamiento. Por su parte, la embarcación, tras conseguirse fuera reflotada, era conducida a remolque por el barco de salvamento ***Salvamar Antares*** hasta el puerto de Ciutadella en donde debería ser convenientemente reparada. Llegaban sobre las dos y media de la madrugada, para ser amarrada en el muelle del Club Nàutic Ciutadella. Se trataba del ***Palomino***, un barco de una eslora de 15 metros por 4 de manga.

Sin gobierno por carecer de capacidad de maniobra el barco había continuado avanzando empujado por el temporal hacia la playa situada al fondo de la cala, logrando ser parado a unos 50 metros escasos de la misma, tras ocasionar diversos desperfectos a varias embarcaciones que se encontraban amarradas a ambas orillas de la cala. Algunos vecinos que se habían percatado de lo que estaba sucediendo avisaron inmediatamente tanto a la Guardia Civil como a la Policía local de Ciutadella alertando sobre los hechos. Por el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo se desplazó a la ***Salvamar Antares***, mientras una lancha y diversos efectivos de la Guardia Civil de Es Mercadal, agentes de la Policía Local y miembros del equipo de bomberos con base en Ciutadella, colaboraban en resolver la situación en que se encontraba el barco. También colaboró un

policía fuera de servicio embarcado a bordo de una embarcación particular.

> 5.137 *MARIE ANNE*

Cuando transcurrían las dos y media de la madrugada del 10 de julio de 2000 los funcionarios de guardia en la comisaría de la Autoritat Portuària del puerto de Maó podían recibir a través del VHF una llamada de socorro procedente de un yate que se encontraba embarrancado en la bocana tras haber colisionado en el fatídico bajo denominado *Llosa de fòra*. Se trataba de un barco tipo *"Grand Banks"* denominado ***Marie Anne***, de la matrícula de Barcelona. Tras rescatar a los dos marineros de la tripulación, ambos de nacionalidad inglesa, los trasladaron hasta *Calesfonts*, en Es Castell y de allí, por carretera, hasta la Comisaría del puerto para formalizar el parte del accidente. Por otro lado, a bordo quedaba el capitán, de nacionalidad española. La mar rompía en aquellos momentos y hacía prácticamente imposible cualquier intento, ni de reflotamiento, ni tampoco de aproximación por parte de la lancha ***Salvamar Antares***, que permanecía en la zona y, visto lo cual, se optó por abortar cualquier operación. El capitán decidió finalmente lanzarse también al agua, siendo rescatado por la tripulación de Salvamento Marítimo. El cambio de la meteorología en las jornadas siguientes a condiciones totalmente adversas, logró que el barco quedara totalmente destrozado.











> 5.138 *BRIZ VONT UTOPIA*

Sobre las tres menos cuarto de la tarde del 20 de julio de 2000 el C.C.S.M. de Baleares recibía una llamada procedente de la embarcación de bandera alemana ***Briz Vont Utopia***, la cual se encontraba a la deriva en la situación 39° 55'N - 003° 42'E y sin motores a unas 5 millas del puerto de Ciutadella. Se trataba de un velero de 12,35 metros de eslora. Existía un viento establecido de NE de fuerza 3-4, buena visibilidad y la mar presentaba un grado de "marejadilla".

Tras ser movilizada la embarcación ***Cavall Bernat***, con base en la isla de Mallorca, no tardaba en localizar al barco averiado portándole a remolque sin mayores contratiempos hasta el puerto de Ciutadella. A bordo se encontraban dos tripulantes los cuales resultaron ilesos.

> 5.139 *AZULETE I*

El 23 de julio de 2000 una embarcación del tipo lancha sufría avería en sus dos motores quedando desde ese momento a la deriva. Se denominaba ***Azulete I*** y llevaba tres tripulantes a bordo, averiándose más o menos al través de *Cala en Turqueta*. Tras solicitar ayuda, fueron auxiliados por una de las embarcaciones neumáticas que se encuentran en servicio en la zona de la cala de *Santa Galdana* pertenecientes a la Cruz Roja del Mar, saliendo inmediatamente en su ayuda.

Tras varios intentos se conseguía que arrancara uno de los motores, con lo cual la misma embarcación neumática la convoyaba hasta la cala de *Santa Galdana* donde quedó fondeada para que fuera convenientemente reparada.

> 5.140 *VANIUI*

El 25 de julio de 2000, el velero ***Vaniui***, de 11,5 metros de eslora y bandera francesa, se encontraba sin motor en la situación 40° 16'N - 004° 09'E con un viento establecido de fuerza 3 que había levantado en la mar "marejadilla", aunque se gozara de buena visibilidad. A bordo se encontraban 3 tripulantes. Tras haber lanzado un MAYDAY solicitando ayuda, el C.C.S.M. movilizaba la lancha ***Salvamar Antares*** que, tras localizarla, la condujo a remolque hasta Maó.

> 5.141 *OBTUS*

El 29 de julio de 2000 y cuando navegaba en aguas de Ciutadella, sufría una avería en su timón el yate denominado ***Obtus***, un velero de 6,70 metros de eslora, tras lo cual quedaba sin gobierno y a merced de la mar existente. Existía en aquellos momentos un N de fuerza 4 y la mar tenía marejada establecida. Tras haber solicitado socorro, era movilizada una embarcación neumática perteneciente a la Cruz Roja de Ciutadella, que la localizaba en las inmediaciones del punto denominado *Pont d'en Gil*. A bordo se encontraban cuatro tripulantes, todos ellos de nacionalidad española, que no sufrieron ningún percance en el transcurso del incidente. Tras tomar un cabo, la lancha remolcaba al barco averiado hasta el puerto de Ciutadella.

> 5.142 *MAYJA*

El 30 de julio de 2000 un velero denominado ***Mayja*** sufría una avería en el timón cuando se encontraba en una zona próxima a la bocana del puerto de Maó, quedando desde ese momento sin gobierno. Se trataba de un velero, por lo que pudo continuarse manejando el barco merced a las velas en su aproximación a tierra. Cuando estuvo ya próximo solicitaron ayuda por radio, con lo que salía en su auxilio la ***Salvamar Antares***, con base en este puerto. Sin embargo, cuando llegaron a su costado, pudieron comprobar que los tripulantes habían conseguido solucionar la avería y estaban navegando sin problemas hacia el puerto. Aún así le convoyaron hasta el interior del mismo y hubo amarrado sin mayores contratiempos.

> 5.143 *ESCURBAI*

El 1 de agosto de 2000 habían salido a pescar desde la mahonesa calita de *Es Murtar* dos jubilados naturales de Sant Lluís a bordo de su embarcación tipo *llaüt* que llevaba por nombre ***Escurbai***. Existía un viento E de fuerza 2-3 y mientras se dirigían a la zona de pesca para disfrutar de unas horas con sus volantines, cuando transcurrían más o menos las nueve y veintidós minutos eran abordados súbitamente por el yate de bandera francesa ***Hobby One***. Los hechos fueron presenciados por los tripulantes del llaüt con base en el puerto de Maó ***Guaraní***, quienes

por el VHF dieron inmediatamente aviso a la estación costera Menorca radio quien, a su vez, lo trasladaba al Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo que desplazaba a la lancha de salvamento ***Salvamar Antares*** al lugar de los hechos, donde la embarcación siniestrada permanecía a flote aunque con su quilla al sol.

Tras el rescate de los dos tripulantes, fueron llevados rápidamente a tierra subiéndolos a una ambulancia para que fueran atendidos en el hospital Verge del Toro, donde se confirmó que no padecían lesiones de gravedad, aunque uno de ellos padecería heridas de carácter leve.

Por su parte la embarcación sería remolcada hasta Maó para ser puesta en seco y así los técnicos procedieran a dictaminar su posible reparación o ser declarada para desguace vistos los graves daños sufridos por la colisión.

> 5.144 *LOLA 3*



Cuando transcurrían las ocho y media de la tarde del 2 de agosto de 2000, al intentar ganar la bocana del puerto de Maó el catamarán de 12,30 metros de eslora de bandera española (matrícula de la isla de Mallorca) y dedicada al charter marítimo ***Lola 3***, impactaba y se abría una vía de agua en la obra viva de su casco contra la *Llosa des Fondal* (Illa de Sant Felipet, Lazareto), quedando seguidamente embarrancado sobre la misma. Tras solicitar auxilio por el VHF, acudieron en su ayuda en un primer momento, una embarcación con dos tripulantes, auxiliar de otro barco que estaba fondeado en cala *Teulera*. La operación fue mal y la pequeña embarcación volcó en el intento. A bordo del ***Lola 3*** se encontraban 7 tripulantes. Por fin sería movilizada la lancha ***Salvamar Antares*** y, tras acudir al lugar del siniestro, rescató a los 7 tripulantes que se encontraban sobre el mismo, dejando las operaciones de reflotamiento para una empresa especializada del sector. El catamarán era completamente nuevo. Al día siguiente acudía el personal de la empresa Dragasub, especializada en recuperaciones y trabajos submarinos quienes al llegar al lugar en que se encontraba el barco, se encontraron a bordo con un individuo que estaba procediendo a desmontar todo lo recuperable, al cual se obligó a marchar a pesar de que decía contar con el permiso de la empresa propietaria del mismo. El personal de la empresa de reflotamientos estuvo trabajando activamente con el fin de taponar en lo posible la vía de agua para poder remolcar el barco una vez fuera reflotado. Una vez conseguido, fue remolcado hasta la marina situada en la zona de *Sa Colàrsega*, donde el barco sería izado y puesto en seco para

poder pasar el peritaje y ser reparado. Afortunadamente, la meteorología sería caritativa y la bonanza acompañó durante todo el tiempo en que se había procedido al reflotamiento del barco.

> 5.145 *FLEUVER*

En la tarde del 4 de agosto de 2000 la estación costera Menorca radio recibía una llamada en petición de auxilio procedente de la embarcación ***Fleuver***, un velero de 11,75 metros de eslora, el cual se encontraba a la deriva tras haber sufrido una avería en su motor que le impedía continuar viaje. Se encontraba en esos momentos a unas 8 millas al S de la cala de *Santa Galdana*, con un viento establecido de fza 6 NE, con "fuerte marejada" y buena visibilidad.

Alertado de la situación, el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo de Baleares ordenaba zarpar a la ***Salvamar Antares*** desde el puerto de Maó a fin de remolcar al barco averiado hasta el puerto de Ciutadella, donde fue amarrado para ser reparado, estando sus dos tripulantes, ambos de nacionalidad francesa, en perfecto estado.

> 5.146 *SCAPPA*

El 4 de agosto de 2000 ocurría un serio percance en la zona de *Na Macaret*, del término municipal de Es Mercadal, que muy bien pudo costar la vida a la familia que se encontraba a bordo del barco denominado ***Scappa***, un velero de 9,33 metros de eslora, cuando transcurrían las tres menos diez de la tarde.



Había establecido un duro temporal auspiciado por las rachas de viento de NE fuerza 6-7 que llevaban varias horas azotando la costa norte menorquina, habiendo levantado "fuerte marejada". En estas condiciones, cuando ninguna embarcación se encontraba fuera de la protección que podían ofrecerles las calas adyacentes y el mismo *Port d'Addaia* el velero, de pabellón francés, se hacía a la mar tripulado por una familia, un matrimonio y tres hijos de corta edad. Navegaban a motor y las cabezadas y balanceos eran de por sí bastante importantes. Posiblemente por esta causa, decidieron cambiar la propulsión a motor por la de vela, puesto que una vela bien acondicionada ayuda a mantener adrizada la embarcación, restándole notablemente el nivel de balanceo.



En plena maniobra se encontraban cuando, consecuencia de una de las violentas rachas y la acción del viento sobre la vela, el mástil falló, quebrándose, quedando parte del palo y las velas en el agua, lo que dejaba peligrosamente al barco a merced del temporal. Los efectos no se hicieron esperar y la embarcación era empujada peligrosamente a la conocida *Llosa de ses Formigues*, una restinga de pelotes de piedra que prolongan la *Illa Petita d'Addaia* hacia el NW. Viendo el peligro al cual se estaban aproximando encendieron diversas bengalas para llamar la atención de quien pudiera encontrarse en tierra puesto que por radio nada podían hacer ya que, con la rotura del palo, carecían de antena.

La fortuna hizo que pudieran ser observados desde el primer momento, primero por observar los vecinos que el velero se aventurara en salir a la mar estando establecido un importante temporal y, segundo, porque siempre suele haber alguna que otra persona paseando por los contornos. Por ello fueron pasados diversos avisos tanto al 091 que lo efectuaría un obrero de la construcción, como a la Policía Local de Es Mercadal y a la Guardia Civil incluso por los residentes de un chalet emplazado en la vecina urbanización *Punta Grossa* que habían estado observando desde el primer momento la azarosa aventura del velero, que incluso llegó a zozobrar, quedar con su quilla al sol y poco después, volver a adrizarse por sí solo.



La información que llegaría al C.C.S.M. sería incompleta y confusa, movilizando a lanchas de salvamento así como pesqueros para que se dirigieran al lugar del siniestro para intervenir en el rescate. Algunas informaciones apuntaban incluso incendio a bordo, tal fue el cúmulo de llamadas registradas en pocos minutos. La suerte fue que, afortunadamente, unos vecinos de cala *Molí*, la cala existente junto a *Na Macaret*, sin pensárselo dos veces embarcaban en una lancha a motor y acudían prestos con una mar realmente alborotada a dar su ayuda a los apurados tripulantes, consiguiendo amarrar el barco y entrarlo a remolque hasta la propia cala *Molí* donde sería convenientemente fondeado y unos días después puesto en seco en el puerto deportivo inmediato de *Addaia*.

Los cinco miembros de la familia francesa sufrieron daños de diversa consideración, siendo trasladados hasta el hospital Verge del Toro con el concurso de dos ambulancias. El padre y patrón de la embarcación, de 46 años, tuvo que ser internado en la U. C. I. del centro sanitario con una herida en el cuello y otra en una pierna acompañado de



síntomas de ahogamiento e hipotermia. La esposa, de 41 años de edad, sufría diversas heridas contusas faciales. Y los hijos, el mayor de dieciséis años, tenía una contusión craneal y el de doce, una contusión lumbar. El pequeño, de 10, se encontraba en buen estado en general, aunque tuvieran que practicarle más de 30 puntos de sutura en el rostro. La espectacularidad del suceso logró concentrar un gran número de espectadores y curiosos a pesar de la hora, comentándose los detalles de lo que se consideró una auténtica imprudencia.

La embarcación quedó en principio fondeada en cala *Molí*, siendo finalmente varada en la marina del *Port d'Addaia* para que fuera convenientemente reparada.

> 5.147 *FETCH*

Sobre las cinco y treinta y cinco minutos de la mañana del 5 de agosto de 2000, el velero denominado ***Fetch***, de 12,9 metros de eslora y bandera italiana, se encontraba navegando en la situación 39° 51'N - 004° 19'E en medio de una "marejada" resultante del viento establecido N de fuerza 4. A bordo se encontraban 3 tripulantes. Navegaban a motor y, en un momento dado, este se paraba sin posibilidades de arrancarlo de nuevo. Debido a ello, aunque pudieran continuar navegando utilizando la vela con los rizos necesarios, a la hora de intentar ganar puerto se encontrarían con serias dificultades de maniobra, lo que les hizo solicitar ayuda por radio dada la proximidad de la isla. La lancha de salvamento ***Salvamar Antares*** acudía en su ayuda, saliéndoles al encuentro y, una vez localizado, loa conducían a remolque hasta amarrar en el puerto de Maó.

> 5.148 *ALRIC II*

El 9 de agosto de 2000, al encontrarse en la situación 40° 03,8'N - 003° 51'E, el velero ***Alric II***, de bandera francesa y de 12,56 metros de eslora, solicitaba ayuda por radio al encontrarse con una grave avería. Como quiera que se encontrara establecido un viento SE de fuerza 2 que había levantado "marejada", el barco se vio arrastrado a la deriva directamente contra la costa. Tuvo que ser movilizada la lancha ***Salvamar Antares*** que acudió a prestarles auxilio tras haberlo ellos solicitado vía radio, conduciéndoles a remolque hasta el puerto de Ciutadella sin que ninguno de sus dos tripulantes sufriera daño alguno.

> 5.149 *ANTISTRESS*

El 9 de agosto de 2000 el viento había rolado a dirección variable consiguiendo con ello encalmar las aguas hasta entonces alborotadas, restando al propio tiempo una excelente visibilidad. Sobre las ocho de la tarde aproximadamente, el barco que enarbolaba pabellón francés de nombre ***Antistress***, con 10 tripulantes a bordo, se encontraba en la situación 40° 06'N - 003° 52'E navegando a motor. En un momento dado, éste se averió dejándoles desde ese momento sin gobierno y a la deriva, puesto que en algunos momentos el viento también desaparecía por completo. Medía este barco unos 13 metros de eslora y era del tipo catamarán. Tras solicitar ayuda por el canal 16 de VHF, era auxiliado por la lancha ***Salvamar Antares***, tras ser movilizada por el C.C.S.M. de Palma, que les remolcó hasta el puerto de Maó.

> 5.150 *MIKOMA*

El 10 de agosto de 2000, al encontrarse en la cala de *Sa Torreta* (Maó) la lancha de 5,42 metros de eslora ***Mikoma***, con tripulación española, sufría una avería mecánica en su motor que le impedía regresar. A bordo se encontraban 7 personas. El mar estaba en aquellos momentos dominado por un régimen de vientos variables que mantenían las aguas fuera de puntas en estado de "marejadilla", existiendo buena visibilidad. Tras solicitar ayuda al Servicio de Emergencias a través del 112, salía en su auxilio la lancha ***Salvamar Antares*** que primeramente desembarcaba a sus tripulantes a tierra firme. Para ello tuvieron que botar al agua la neumática auxiliar que lleva estibada a bordo y, una vez todos trasbordados a tierra, fijaban en la embarcación averiada un cabo de remolque para ser conducida hasta el puerto de Maó sin que durante el viaje de regreso ocurrieran otros contratiempos. Todos los ocupantes de la embarcación de recreo resultaron ilesos.

> 5.151 *SAN JUDAS*

El 11 de agosto de 2000 se encontraba en las proximidades de la bocana del puerto de Fornells la embarcación denominada ***San Judas***, con 5 tripulantes a bordo sufrió una grave avería en su motor que la dejaba a la deriva. El patrón se sirvió del radioteléfono de VHF para solicitar auxilio ya que se encontraban sin gobierno, aviso que llegó al Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo de Baleares que hacía desplazar a la ***Salvamar Antares*** en su ayuda. Una vez localizada y tras darle un cabo para efectuar el remolque, era conducida sin novedad hasta el puerto de Maó, al cual llegaban pasada ya la medianoche, estando establecido un viento de SSE de fuerza 3-4 que había levantado "marejadilla" en la mar.

> 5.152 *GAVINA*

El 19 de agosto de 2000 la embarcación de recreo denominada ***Gavina*** se encontraba en las inmediaciones de *Cala en Bosc* con una mar establecida en grado de "marejadilla" auspiciada por un viento S de fuerza 2-3. Se encontraba con 3 tripulantes a bordo. Al ocurrirles en su motor una avería y, viéndose sus tripulantes en la imposibilidad de poder repararlo, avisaban por teléfono solicitando ayuda, con lo cual era movilizada desde Maó la lancha ***Salvamar Antares***. Sin embargo, encontrándose también en la zona otra embarcación de recreo, se ofrecía a remolcarles hasta el puerto de Ciutadella, como así fue, de todo lo cual informaban a Salvamento Marítimo que ordenaba a la lancha que abortara la operación y regresara a puerto.

> 5.153 *LISME 3*

Cuando transcurrían las tres y media de la tarde del 28 de diciembre de 2000, el velero de pabellón británico ***Lisme 3*** se encontraba en la situación 39° 48,8'N - 004° 20,7'E con una mar en grado de "fuerte marejada" como consecuencia directa del WSW de fuerza 7 que se encontraba establecido. A bordo del barco se encontraban 4 tripulantes quienes en un momento dado se percataban alarmados de la presencia de una vía de agua. Sin pérdida de tiempo lanzaban un mensaje de socorro por el canal 16 de VHF siendo respondido por el C.C.S.M. y, tras conocer los detalles del siniestro, movilizaba la lancha ***Salvamar Antares*** que, largando amarras, zarpaba desde Maó hacia el punto en que se encontraba el yate en apuros. Una vez localizado, se procedía en primer lugar a achicar el agua entrada mediante bombas y seguidamente les daban un cabo que sería afirmado en cubierta y procedían a remolcarles hasta el puerto de Maó, donde el barco sería puesto en seco para ser reconocido y reparado.

> 5.154 *SAUDER II*

Sobre las tres de la madrugada del 26 de agosto de 2011 un velero de unos 12 metros de eslora, nombrado ***Sauder II***, quedaba encallado a las tres de la madrugada del sábado en la arena de la



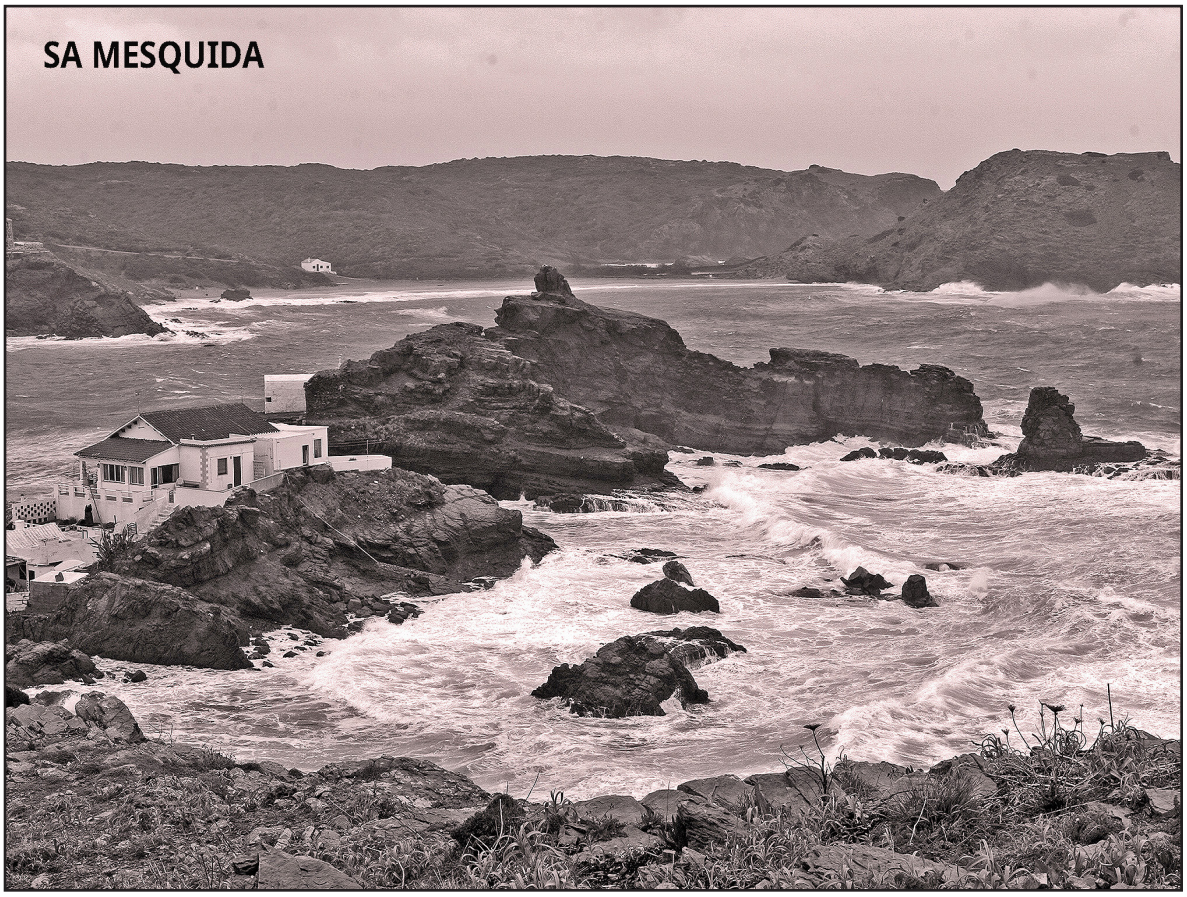
playa del *Arenal d'en Castell*, como consecuencia de la fuerte tramontana que estaba establecida en esos momentos. A bordo se encontraban cuatro personas, de entre 35 y 40 años y ninguna de ellas sufrió ningún daño durante el accidente. Dispositivos del 112, Salvamento Marítimo, la Policía Local de Es Mercadal y la Guardia Civil actuaron en un incidente que afortunadamente se saldó sin heridos. Al ser un fin de semana y no revestir la situación peligro alguno, el barco bue reflotado en la mañana del 28. El barco en cuestión se trataba de alquiler.


SAUDER II


ARENAL D'EN CASTELL. SAUDER II


SAUDER II


VHF MARINE
IC-M411
VOL
OFF
SQL
BUSY
INT
16
CALLING
TAG
C
DUAL
MMSI
CH
MENU
GRP
TAG
16
SCAN
CLR
ENT
DISTRESS
ICOM


SA MESQUIDA


PORT D'ADDAIA Y NA MACARET



CALA DE BINIDALÍ. TEMPORAL DEL S.





SES FORMIGUES Y ADDAIA. TRAMONTANA



ILLA DE SES ÀLIGUES. ADDAYA

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, GIORNALE DELLA VELA.

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.