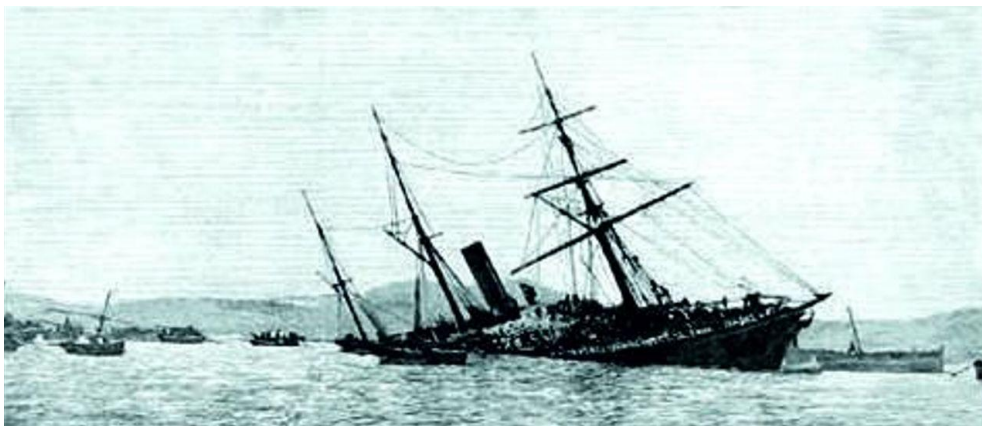


Grandes naufraxios na costa de Cangas (II)

A Borneira segue a ser o punto negro na ría de Vigo



O Valparaíso encallado na Borneira. | // ARQUIVO DO AUTOR

Xerardo Dasairas*

29·11·20 | Faro de Vigo-Morrazo

<https://www.farodevigo.es/o-morrazo/2020/11/29/grandes-naufraxios-na-costa-cangas-25712835.html>

Grandes naufraxios na costa de Cangas (II)

O 27 de febreiro de 1887, ás dez e media da noite, sería o paquebote (vapor mixto con velame) británico Valparaíso da Pacific Steam Company quen encallase na Borneira. Ía en tránsito de Liverpool a Valparaíso e despois de estar na Coruña ía facer escala en Vigo. Segundo o informe dun práctico do porto, o barco confundira o faro das Cíes coa luz dunha fragata británica e navegou cara a terra en vez de facelo aforado, producíndose o sinistro. Ao día seguinte, o buque escoraría a estribor partindo á metade a popa, mais os 96 tripulantes e 118 pasaxeiros xa foran postos a salvo por lanchas da escuadra inglesa fondeada na ría e as dos pescadores de Cangas e Bouzas. Porén, a súa valiosa carga, valorada en dezaseis millóns de reais da época, perdeuse co barco, marchando ao fondo da ría, raíles, planchas e barras de ferro, augardente, patacas, planchas de estaño, frascos de azougue, barrís de cervexa e viño, algodón, ferramentas, perfumería, papelería, miles de baúes e caixas con roupa de vestir, conservas, un cofre de xoias, libros, maquinaria para montar, mobles, instrumentos ópticos, cristalería e porcelana, medicamentos, reloxo, sedería, caixas de xabón e xoguete, auga mineral, ron, licores e outros efectos sen especificar.

O valor desta carga motivaría que ata ben entrado o século XX fosen numerosos os buzos da empresa e particulares quen se fixesen coa súa abundante e valiosa mercadoría. Tres anos despois, un galeón que transportaba desde Ribeira e cara a Vigo, 8.000 reais de prata e cobre para pagamentos de pedidos, perdería a caixa de caudais que os contiña neste mesmo punto da Borneira. O medo aos asaltos das dilixencias propiciaba esta vía marítima, tendo a sorte, esta vez, de que a caixa puido ser rescatada por un dos buzos que a Pacific Steam Company mantiña traballando aínda no rescate das mercadorías do Valparaíso.

O cinco de xuño de 1890, os veciños do Hío serían os primeiros en ter noticias de que o vapor francés Moltka tiña embestido ao mercante británico Essex, mandándoo a pique co seu cargamento de azúcar entre a densa néboa da bocana norte da ría. O cinco de xuño de 1890, os

veciños do Hío serían os primeiros en ter noticias de que o vapor francés Moltka tiña embestido ao mercante británico Essex, mandándoo a pique co seu cargamento de azúcar entre a densa néboa da bocana norte da ria. O 11 de decembro de 1896 a goleta inglesa Little Puzzle de 90 Tm. que navegaba sen vento foi arrastrada pola corrente, petando nos baixos da Borneira e quedando coa popa ao ar, inclinada a babor. Os seus tripulantes intentaron salvala pero tiña unha gran vía de auga imposible de reparar polo que foron recollidos polo vapor inglés Sir Walter. En poucos días desfíxose o barco, perdéndose as 132 Tm. de bacallao de Terranova que levaba, aparecendo logo os seus restos polas praias de Cangas.

O Cap Roca

O primeiro incidente marítimo do século XX neste punto, parece ser que foi un barco chamado Flor de María do que non temos máis datos pero sabemos que a finais de 1905 tiña naufragado na Borneira un vapor de pesca ao bou de nome Stratheden pois aínda se estaban a facer traballos de buceo nel para rescatar a súa caldeira cando ocorreu o embarrancamento do trasatlántico Cap Roca. Isto ocorrería o 17 de marzo de 1906, ás nove horas dunha noite despexada e mar calmo, cando entraba cara ao porto de Vigo este luxoso vapor alemán de 5.786 toneladas da compañía Hamburg-Südamerikanischen que saíra de Bos Aires o 26 de febreiro. Ao manobrar para non afundir un vapor de pesca que navegaba sen luces fronte á súa proa, virou cara estribor e foi encallar na Borneira abrindo un buraco no casco de 2,5 por 1 metro, inundándose dous compartimentos que ao seren estancos no levarían a maiores males. Ao aviso das bengalas de socorro acudiron o canoneiro Marqués de la Victoria e numerosos vapores e traíñeiras que procederon a salvar a pasaxe composta por 62 pasaxeiros con destino a Vigo e 110 en tránsito cara outros portos. Entre estes últimos, que tiveron que seguir viaxe por tren, ían o cónsul arxentino en Hamburgo, o fillo do xeneral Belgrano e 18 oficiais deste país que ían colaborar cos alemáns na guerra. En días posteriores procederíase ao alixado dos 2.700 kg. de carga que levaba e á reparación do barco que acabaría en Rio de Xaneiro confiscado polo goberno brasileiro e rebautizado como Itu primeiro e logo como Almirante Alexandrino nos anos vinte.



O Cap Roca e os buzos do Cotoilino. | // ARQUIVO DO AUTOR

Algúns dos vapores (Cabo Balea, Iris) que acudiron ao salvamento do Cap Roca sufriron percances de escasa importancia pero o Conde de Venadito do conserveiro Darío Lameiro con moitos danos, tivo que ir a toda máquina a varar na praia da Ribeira do Señal. Polo demáis, como era domingo, os cangueses optaron por acudir masivamente en excursión a Punta Balea

para ver as numerosas operacións de rescate no barco que durarían unha semana ata que foi fondeado perto de Redondela. Desde Vigo tamén saían diariamente vapores para levar aos curiosos a ver as operacións de rescate. Este trasatlántico estivo operativo ata 1966 debido á irrupción da aviación nos voos oceánicos.

O Southern Cross, un dos máis lembrados na vila polos saqueos e pola data de Nadal

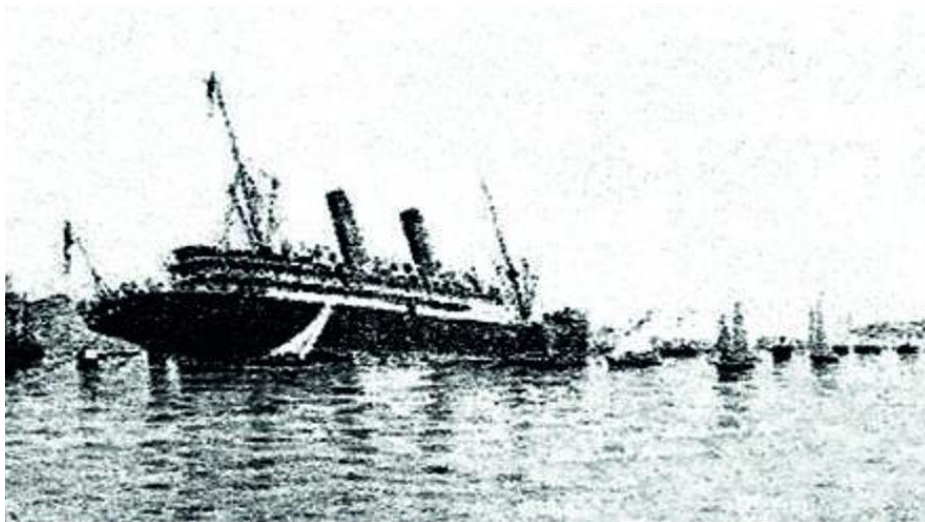
Uns dos naufraxios máis lembrados en Cangas foi o do trasatlántico británico Southern Cross, non só polos relatos xerados sobre o seu saqueo a mans de raqueros (ing. wrecker) senón por terse producido nunha data tan sinalada como a da madrugada do 25 de Nadal de 1909. Ás seis da mañá, este barco, de 122 metros de eslora, 4.500 toneladas de rexistro e 7.400 de desprazamento, estaba capitaneado por Francesco Seratti e facía ruta desde Liverpool, Bilbao e Santander e viña a Vigo para embarcar pasaxe cara os países do Plata. O xornal Faro de Vigo recollía a noticia ao día seguinte, apuntando que era un sinistro difícil de explicar e que só cabía a posibilidade de que a baliza da Borneira, posta había un ano, estivese apagada nesa hora e que, como noutras ocasións, confundisen o sinal vermello co dun barco. A investigación confirmaría estes feitos pois a baliza levaba días apagada por mor do temporal de vento e a luz que despistou ao capitán era a dun barco dos prácticos do porto vigués. Ao embarrancar o barco, comezaron a soar as sereas e a verse luces de bengala, acudindo desde Cangas en primeira instancia, o vapor María do transporte de ría e unha traíñeira que recolleron os primeiros náufragos dun bote. A estes, pronto se sumarían o vapor dos prácticos, un bou inglés que se facía ao mar e o barco-almixe da Viúva de Molins. Entre todos rescatarían o resto dos 168 pasaxeiros, entre os que houbo un morto e algúns feridos. Desde o primeiro momento xa se deu o buque por perdido pois os remaches do casco ían desprendéndose por efecto do embate das ondas. Ante a ameaza de romper e afundirse comezou a recolleita dos obxectos flotantes e do seu variopinto cargamento entre o que destacaban numerosos barrís de cemento e caixas de vidro. O resto da carga era quincallería, mobles, maquinaria, sifóns, papel, provisións e material para a Exposición Mundial a celebrar en 1910 en Bos Aires. A pesar de que unha lancha da mariña e outra de carabineiros vixilaban a zona do sinistro, isto non foi óbice para que se producisen os saqueos de louza e vidro que relatan as historias locais e que confirma unha donación de cubertos ao Museo Massó. Durante os labores de rescate que duraron varias semanas, interviron buzos que recuperaron dous automóviles que logo serían subastados en Vigo e dous galgos con pedigrí, valorados en 500 libras. Os restos do casco permanecen aínda na ría e na sonografía realizada recentemente aínda se percibe unha mole de tres ou catro metros desde o fondo e as inspeccións destacan unha enorme carga de barriles de cal no seu interior. Sobre este asunto, díxose que algúns veciños de Balea calearan as suas casas pero a primeira vez que choveu marchou con ela, comentándose con sorna que en realidade era leite condensado. En marzo de 1910 tentaron esnaquizar os restos do barco con dinamita o que provocaría a protesta dos mariñeiros de Cangas pois fixeron fuxir os bancos de sardiña da zona. En agosto adqueriría os restos un empresario de Corcubión por 1.500 libras pero ata maio de 1912 non se continuaría coa voadura do casco do barco cuxos restos foron acumulados no Salgueirón para a súa carga por unha empresa de recollida e salvamentos marítimos.



O Southern Cross semiafundido na Borneira. | // ARQUIVO DO AUTOR

Mal fario de O Veronese

O 11 de setembro de 1907 había petar tamén nos baixos da Borneira o vapor mixto de carga e pasaxe Veronese de 10.000 Tn. de rexistro, en ruta a Montevideo e Bos Aires. Nesta ocasión, este barco, ao parecer con mal fario, tamén abriría unha vía de auga de importancia que, contodo, lle permitiría ir varar perto dos Cabezos de Bouzas, salvándose a carga e a pasaxe. Posteriormente sería refloatado e conducido a Inglaterra para ser reparado. Pero cinco anos máis tarde, o 16 de xaneiro de 1913, despois de facer escala en Vigo, volvería a encallar no arrecife da Boa Nova nas Pedras do Lenho en Leixoes con 5.288 toneladas de carga xeral, perecendo 6 tripulantes y 21 pasaxeiros, moitos deles españois. Un mes despois, o 14 de outubro, tamén sería un día de loito para unha ducia de familias mariñeiras de Cangas ao pereceren na ría de Aldán os doce tripulantes da traíñeira Leonor que incluiremos noutro traballo sobre os naufraxios na pesca.



O Veronese encallou na Borneira en 1907. // ARQUIVO DO AUTOR



Naufrazio do Veronese en Leixoes. // ARQUIVO DO AUTOR



*Investigador e historiador