

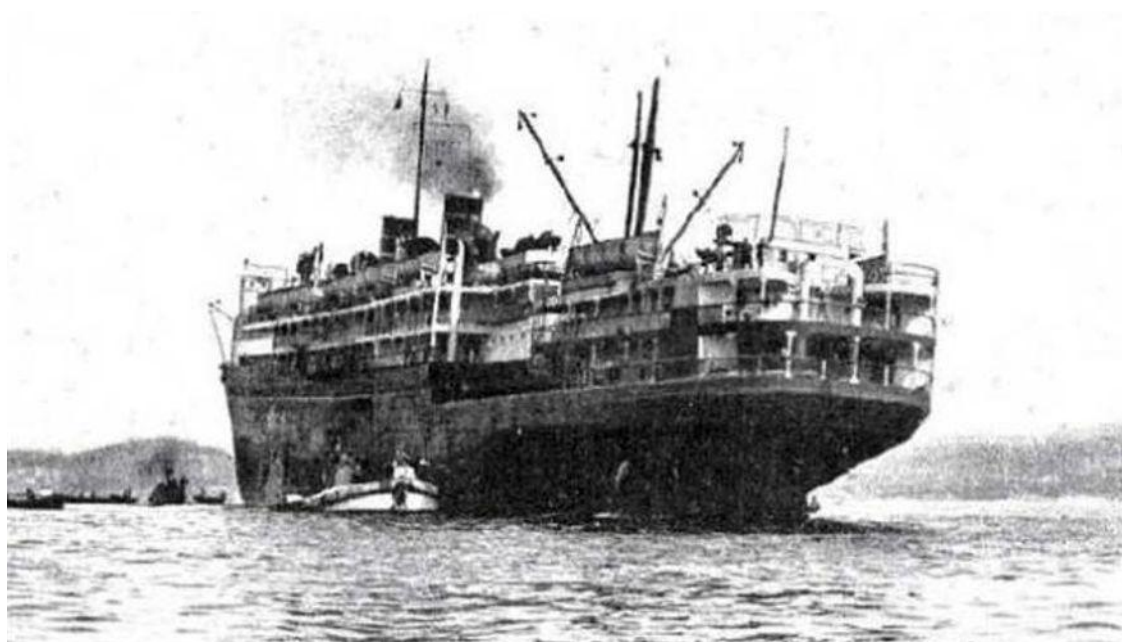
El S.O.S. de Siboney

El trasatlántico estadounidense encalló en 1920 frente a la costa de Cangas con más de 300 pasajeros y no pudo ser reflotado hasta veinte días más tarde

FCO. DÍAZ GUERRERO

28-12-12 | Faro de Vigo-Morrazo

<https://www.farodevigo.es/sociedad/2012/12/28/s-o-s-siboney-17560143.html>



El S.O.S. de Siboney

El año 2012 nos ha dejado el insólito naufragio del crucero italiano Costa Concordia en la isla de Giglio, muy próximo a la costa. Como si de una premonición se tratara, el accidente se producía a escasas semanas de cumplirse el centenario del hundimiento más mediático de la historia, el del Titanic, ocurrido en alta mar y en circunstancias totalmente opuestas a las que propiciaron la varada de la nave italiana. Pero hace 92 años, la ría de Vigo fue escenario de un accidente similar al del Costa Concordia, al encallar el trasatlántico estadounidense Siboney a escasos 150 metros de la costa de O Morrazo, en punta Borneira, muy cerca del faro que alerta a la navegación del peligroso arrecife existente en la zona.

El Siboney, que hacía tan solo tres años había sido puesto en servicio como transporte de tropas para el ejército estadounidense, llegaba a la ría de Vigo proveniente de Santander en la mañana del jueves 9 de setiembre de 1920, para embarcar 1.200 emigrantes que habían puesto en Cuba el destino de sus ilusiones. No era la primera vez que el antiguo buque militar yanqui arribaba a Vigo, la última hacía tan solo una semana en viaje desde América. "Con tiempo claro y el mar como una balsa de aceite", según rezan las crónicas, aquella funesta mañana de verano, el Siboney, que llegaba a Vigo tripulado por 186 marineros y con 350 pasajeros que habían embarcado en la capital cántabra, pretendió pasar por el estrecho canal entre el faro de punta Borneira y la costa, en una maniobra de todo punto inexplicable, en lugar de hacerlo por fuera tal como se indica en las cartas de navegación. La varada estaba cantada y en cuestión de segundos la quilla del barco americano quedaba retenida en los bajos de la costa morracense. Una vez conocido el accidente, numerosas embarcaciones surtas en el puerto de Vigo, entre ellas el histórico aljibe Roberto, zarparon hacia el trasatlántico con el fin de prestarle ayuda y desalojar el pasaje, ya que sus mandos habían decidido esperar a las pleamares de tres días más tarde para intentar el reflotamiento. Para ello se

contrataron los servicios del remolcador danés Walkiriam, cuyos esfuerzos resultaron estériles, así como los del de la armada francesa Seminole, llegado expresamente a Vigo desde Francia.

Con los emigrantes que iban a embarcar sumidos en una tensa espera, el día 17 arribaba a Vigo el Henry R. Mallory, fletado expresamente por la Ward Line para sustituir al Siboney. Lamentablemente tan solo podría recoger a 120 personas, ya que el buque llegaba casi al completo con más de mil emigrantes que había tomado en Santander y A Coruña. Una semana después, el pasaje restante sí podría embarcar al completo en el Orizaba, tras vivir en muchos casos de la caridad durante los días de espera al carecer de recursos para alojarse en fondas y pensiones, tal como señala la prensa de la época.

Los días transcurrían y la incertidumbre se cernía sobre el Siboney, víctima de serios desperfectos. Durante el tiempo que permaneció varado, el inmovilizado buque recibiría la visita de numerosos curiosos que se acercaron en distintas embarcaciones para ver de cerca el barco, incluso en excursiones organizadas. Después de tres semanas de varada durante las que las bombas de achique no dejarían de trabajar desde las entrañas del trasatlántico desalojando el agua que anegaba parte de sus bodegas, en la mañana del 30 de setiembre, era felizmente liberado de su lecho rocoso tras haberse dinamitado de forma controlada una piedra que impedía su reflotamiento. Ello, sumado al viento del suroeste, que echó un buen cabo, a la propia máquina del trasatlántico y a la acción de los remolcadores Walkiriam y MM Z, hizo que el Siboney fuera finalmente reflotado y remolcado hasta la base naval de Ríos, en Teis, donde se encuentran las instalaciones de la antigua ETEA.

El 8 de octubre, el Siboney llegaba remolcado al arsenal de Ferrol, cuyos técnicos evaluaron en al menos seis meses el tiempo para realizar las reparaciones del trasatlántico, con un coste de seis millones de pesetas. La Ward Line desestimó el presupuesto, no consta en las fuentes consultadas los motivos, pero lo cierto es que días más tarde hizo su aparición en escena un remolcador británico que se encargaría de dar escolta al Siboney hasta el puerto inglés de Newcastle, donde sería finalmente reparado.

La historia del Siboney, así como la de los otros dos barcos de este relato que enarbolaban el gallardete de la Ward Line, se gestó en astilleros estadounidenses para el transporte de tropas de la armada USA durante el último año de la I Guerra Mundial. El buque comenzó a navegar en abril de 1918, realizando un total de 17 travesías atlánticas, hacia y desde Europa, en las que transportó un total de 55.000 soldados. Una vez finalizada la guerra, fue acondicionado como nave comercial y debido a la demanda de pasajes para viajar desde España a Cuba y en menor medida, a México, la Ward Line decidió participar en el tráfico de emigrantes acercando al Siboney a los puertos de Santander, eventualmente Bilbao, A Coruña y Vigo. Tras su accidente en aguas viguesas, continuaría navegando muchos años más. Al año siguiente de su varada, su inconfundible perfil en el que destacaban sus dos chimeneas recortadas, sería visto de nuevo en España hasta que a finales de 1921 la Ward Line decidía abandonar la línea debido a la caída de la venta de pasajes. Fue entonces cuando destinó al Siboney a la ruta Nueva York-Cuba-México-Nueva York, línea que gozaría de gran popularidad al ser utilizada por miles de estadounidenses que escapaban de la "ley seca" impuesta en su país, para disfrutar del alcohol y las playas caribeñas. Años más tarde, la II Guerra Mundial iba a cruzarse en la derrota del Siboney, que sería utilizado como buque-hospital entre 1944 y 1948, y nuevamente, como transporte de tropas en la repatriación de soldados. Finalmente, sería vendido para el desguace en enero de 1957, tras haber permanecido amarrado en la reserva durante nueve años.