

## Grandes naufraxios na costa de Cangas (III)

O historiador recorre os desastres ocorridos desde comezos de século pasado ata os últimos do franquismo



Grandes naufraxios na costa de Cangas (III)

Xerardo Dasairas

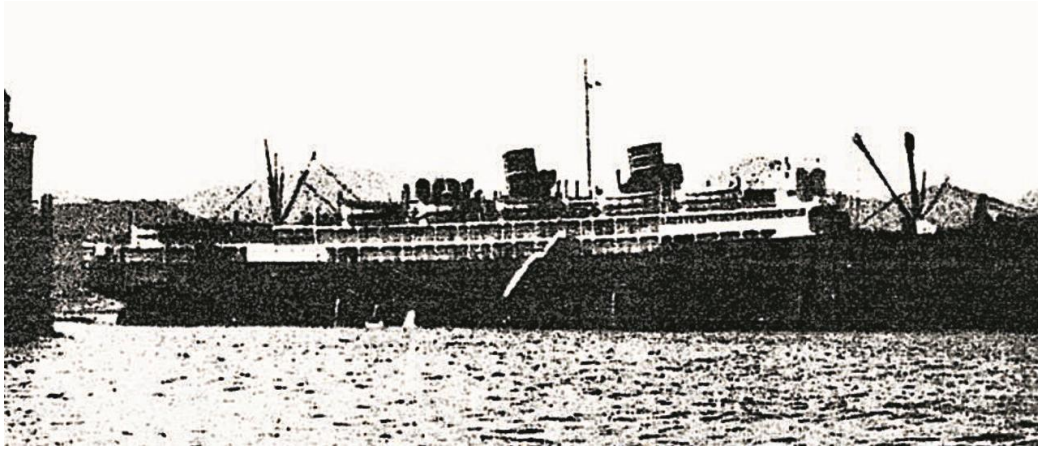
06-12-20 | Faro de Vigo-Morrazo

<https://www.farodevigo.es/o-morrazo/2020/12/06/grandes-naufraxios-na-costa-cangas-25990188.html>

A mediados de xaneiro de 1915, a Borneira tamén sería o punto de naufraxio dun balandro de Muros cuxos catro tripulantes conseguirían salvarse e en febreiro, neste mesmo lugar, naufragaría a traíñeira canguesa Dos Hermanos con cinco mortos e posteriormente unha lancha de pesca da que non se teñen máis datos. En febreiro do ano seguinte sería en Cabo Home onde naufragase a lancha Oquendo de Redondela perecendo cinco tripulantes.

### **O Siboney**

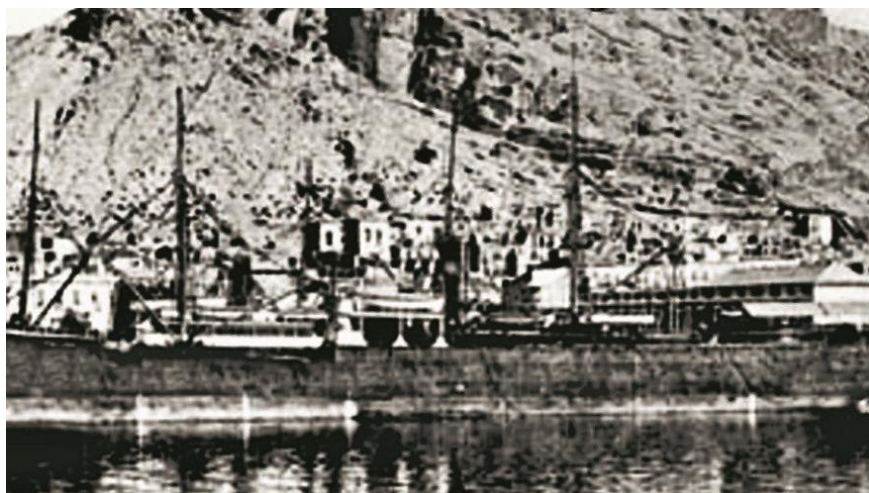
En 1920 acontecería outro gran desastre marítimo con importante eco mediático como foi o do trasatlántico norteamericano Siboney que embarrancaríase tamén na Borneira o día 9 de setembro deste ano, ás dez da mañá. Pertencía á compañía Ward-Line e procedente de Santander, chegaba a Vigo para embarcar carga e emigrantes con destino a Cuba e México. Se o anterior accidente do Southern Cross fora cualificado de inexplicable, este aínda o sería máis, pois o capitán foi seguindo un rumbo entre as balizas e a costa (a primeira foi a da Punta dos Castros) cando tiña todo o amplo canal da ria para facelo. Por isto, as coplas populares e o retrouso galaico, atribuíríanlle o accidente a un exceso alcólico do piloto tal como se fose un Pochetino actual tripulando o Costa Concordia. Coa axuda de pequenos barcos, rescatárase á pasaxe e a tripulación, sendo potentes remolcadores, nun rescate colosal para estas datas, os que reflotarían o trasatlántico despois de dinamitar as rochas sobre as que pousaba na Borneira.



O Siboney encallado na Borneira e camarote de primeira | // ARQUIVO AUTOR

Outro episodio arredor deste naufraxio e xa típico na Galicia daquel tempo, foi o duro cruzamento de opinións entre un coñecido xornal da Coruña, aireando a falta de seguridade na ría viguesa e as réplicas que en defensa da mesma abandeiraba o Faro de Vigo. Con razón ou sen ela, o caso é que desde 1921 houbo que contabilizar aínda diversos naufraxios de pequenas embarcacións sen perdas humanas en Punta Subrido como o do León por abordaxe, o balandro Juanita en Barra (1924), unha traíñeira de Cangas no 1926, unha chalana en Rodeira en 1928 e a abordaxe en Barra do vapor Nueva Julia polo Méndez Núñez. En 1929, os Cons da Raposa en Aldán farían naufragar á motora Florentina e na punta de Rodeira embarrancaríase o balandro Carmen de Domaio.

Especialmente dramático sería o naufraxio en outubro do 1931 da traíñeira canguesa Dolores na punta dos Castros, falecendo os seus cinco tripulantes. En Cabo Home, no ano 1932, naufragarían dous motoveleiros e no 1935 na Costa da Vela tería lugar o tamén trágico e sentido naufraxio da motora moañesa Cuatro Hermanos. Por fronte, os baixos Biduidos das Cies tamén serían causa de numerosos naufraxios entre 1917 e 1970 como o do Itálica, trasatlántico botado en 1883 (67,1 m. de eslora e 1.070 TRB) da compañía española Ybarra que naufragaría neste punto no ano 1922.

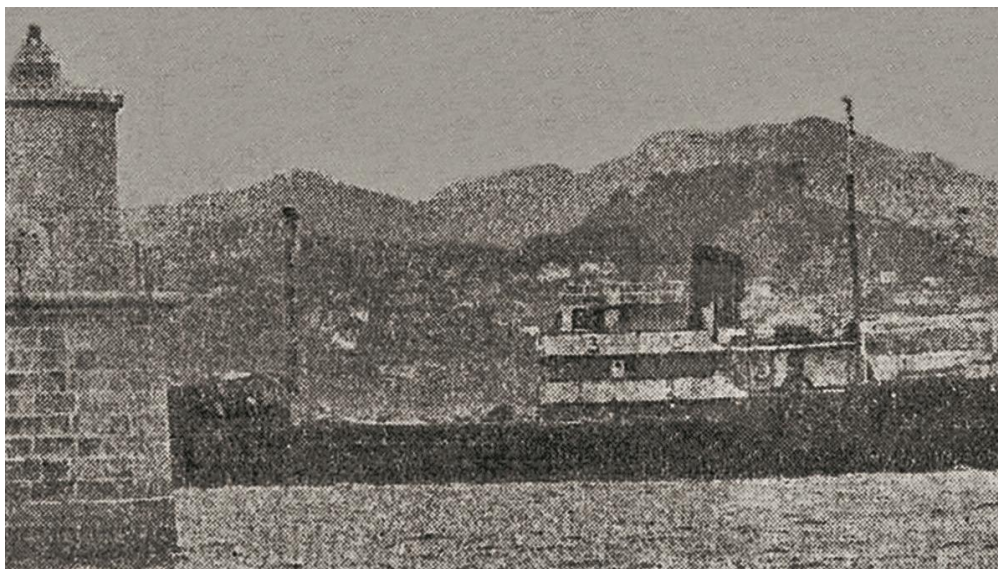


O trasatlántico Itálica e o mercante Cabo La Plata

A pesar de se ter eliminado xa unha parte dos baixíos e mellorado a sinalización, aínda naufragaría en 1942 na Punta da Borneira, un motoveleiro denominado Comercio de Cer que

consta como un dos últimos de certa importancia neste actual cemiterio de barcos. Outro barco español da mesma Compañía Ybarra, protagonizaría un dos últimos naufraxios nas costas de Cangas. Esta vez sería o mercante Cabo La Plata de 80,5 m. de eslora e 3.125 Tm. de rexistro que anos antes, durante a guerra, fora incautado en Vigo polos franquistas e serviría no Cantábrico co nome de Plaustra. O Cabo La Plata embarrancaríase nos Baixos dos Capeludos, fronte a Punta Robaleira o 2 de outubro de 1952, con carga xeral de suministros alimentares (viño quinado, aceite), tabaco, xabón e motores, basicamente, inundándose a sala de máquinas e unha adega polo que os trinta tripulantes terían que abandonalo.

A pesar da prontitude con que se procedeu ao desaloxo da carga aproveitable, aínda houbo quen tirou beneficio das crebas na zona arredor da praia de Melide antes de que se iniciase o seu desguace. Este faríase in situ mediante voaduras da súa estrutura, provocando unha gran mortandade de peixe que tamén foi aproveitado para o consumo e venda. Outro inexplicable accidente na Borneira foi o embarrancamento o 24 de agosto de 1956 do bou francés Casoar que saía para o porto de La Rochelle despois de facer reparacións en Vigo. Como non tiña vías de auga, os remolcadores agardaron á pleamar das catro da madugada para reflotalo con éxito.



Bou Casoar Agosto 1956 na Borneira. | // ARQUIVO DO AUTOR

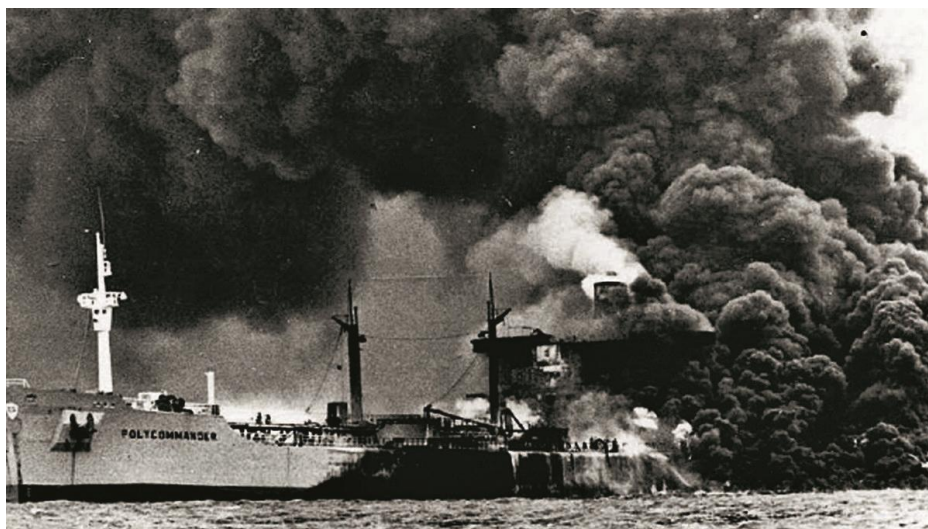
Ademáis dos danos ecolóxicos evidentes pola contaminación das augas, tamén cabería reflexionar sobre a parte negativa destes depósitos de ferralla nos fondos mariños pois en parte contribúen, segundo informes, a que a ría de Vigo conste como unha das máis contaminadas de Galicia neste sentido.

### **Naufraxios nas Cíes**

Estas illas pola súa situación estratéxica na bocana da ría, foron testemuñas de numerosos naufraxios, algúns deles de barcos de pesca de dolorosa lembranza para Cangas e Moaña. Aínda que fóra do noso ámbito costeiro, tamén recolleemos algúns dos naufraxios ocorridos nesta área na que se levan localizado máis de 40 xacementos e pecios desde unha flota árabe do século IX ou os barcos de Draque dos que xa falamos, ata hoxe, incluídos submariños e buques de guerra. Tamén comentamos xa o do Júpiter afundido en 1808 e en 1874 naufragou o vapor inglés Bonita nos baixos Forcados, sendo que na praia da illa de San Martiño embarrancaríase o vapor Adriano en 1886. Outros vapores de pasaxeiros como o San



Agustín que deixaría 85 mortos e o francés, Asturianne, naufragarían en 1917, este último nos Biduidos ao tentar fuxir dun submarino alemán que o tiña localizado. Os seus tripulantes, entre os que había mariñeiros españois foron rescatados por dous vapores de Cangas. Os baixos dos Biduidos eran coñecidos polos nosos mariñeiros pola súa perigosidade, sobre todo con néboa e teñen unha longa historia de afundimentos como o xa mencionado do Itálica ou o barco grego Spyridon, naufragados aquí no ano 1922. Os Carallóns (Farallóns?) tamén foron un punto trágico, naufragando neles o Skogland Berge en 1923 ou o cargueiro noruegués Aslaug Haaland en decembro de 1929, perecendo os seus trinta tripulantes. No ano 1926 rexistrábase o naufraxio do vapor Arlanza e en 1927 tería lugar o accidente do vapor Weyler nº 8 que foi afundido por abordaxe da súa parella o Joaquina Villot, ambos de Bouzas. Este trágico naufraxio causaría gran conmoción na época ao morreren nove dos doce tripulantes, conseguindo salvarse tres deles grazas a axuda do fareiro e outros veciños das illas. Logo acontecerían as traxedias do Laureano Montenegro en 1928 con seis mortos, o pesqueiro Cuatro Hermanos en 1934, dous embarrancamentos de vapores e o incendio do Samwater inglés en 1947. Tamén aconteceron nesta área, o trágico e sentido afundimento do Ave del Mar de Moaña o 10 de novembro de 1956 con 26 mortos ou o do Marbel con 27 desaparecidos en 1978. Tamén foron moi sonados os sinistros do barco español Cabo de la Plata en 1952 e o do petroleiro noruegués Polycommander que, inexplicablemente, foi bater coas rochas do Muxieiro nas Cies (Monteagudo), vertendo 12.000 toneladas de cru na boca da ría e ardendo parte da súa carga. Aconteceu o 5 de maio de 1970, cando saía pola bocana norte e logo de deixalo o práctico co rumbo enfilado. Aínda que se ocultarían datos deste sinistro (época franquista) sen vítimas humanas, os informes dos oficiais do barco da Armada que dirixiu as operacións de rescate, constataron o estado de ebriedade do capitán e máis a tripulación...



Incendio do Polycomander. | // ARQUIVO DO AUTOR

### **As mareas negras, os maiores desastres ecolóxicos**

Ao longo da historia da navegación, todo tipo de barcos sufriron naufraxios debido ao estado do mar, á perigosidade da costa, sinalización escasa, conflitos bélicos ou negligencias varias de patróns e tripulantes. Nas actividades de pesca prodúcense continuamente e o transporte de pasaxeiros e barcos de guerra son os que maiores vítimas teñen provocado. Igualmente a navegación de cabotaxe de todo tipo está predisposta a estes accidentes no mar pero nos últimos anos, senón moi frecuentes, son as mareas negras que causan os grandes petroleiros dos nosos tempos, quen teñen orixinado os maiores desastres ecolóxicos no mar e

nas costas xa moi afectados pola contaminación. E neste sentido, todos lembramos a desfeita ecolóxica e económica que causou o Prestige e as negligentes e incomprensibles ordes que a puderon evitar. Ademais dos danos ecolóxicos evidentes pola contaminación das augas, tamén cabería reflexionar sobre a parte negativa destes depósitos de ferralla nos fondos mariños pois en parte contribúen, segundo informes, a que a ría de Vigo conste como unha das máis contaminadas de Galicia neste sentido.



Afundimento do Prestige 19 novembro 2002. | // ARQUIVO DO AUTOR