

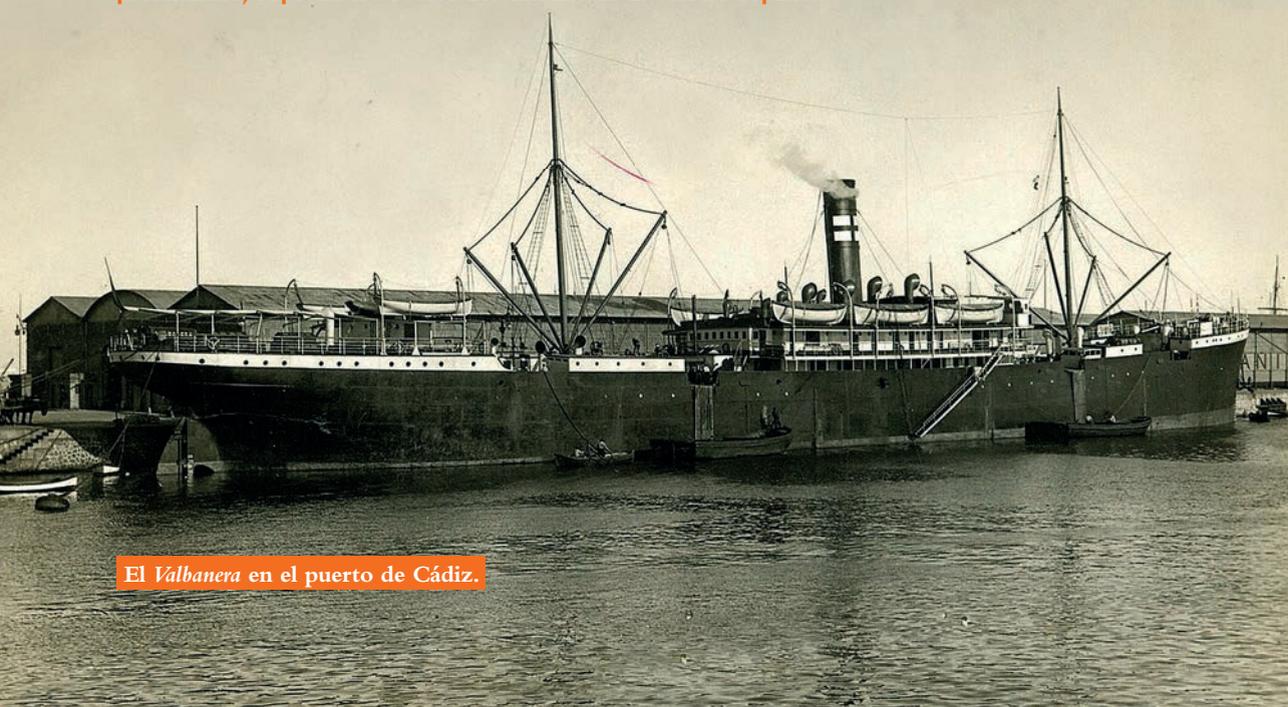


De Nieva de Cameros al Caribe.
**LA NAVIERA
PINILLOS Y EL
NAUFRAGIO DEL
VALBANERA**

AUTOR: Diego Téllez Alarcía

FOTOGRAFÍAS: Colección personal de Fernando J. García Echegoyen.

24 grados 33 minutos 48 segundos latitud Norte. 82 grados 28 minutos 41 segundos longitud Oeste. Un punto en mitad del Caribe a unos 64 kilómetros de Cayo Hueso. Allí, a salvo de la mirada de los turistas que abarrotan las playas de los cayos de Florida, a unos 12 metros de profundidad, reposan los restos del *Valbanera*. El *Titanic* español.



El *Valbanera* en el puerto de Cádiz.



Cartel publicitario anunciando la salida del *Valbanera*.

O mejor, el *Titanic* riojano. El *Valbanera* (con “b”, fruto de un error ortográfico) no llevaba el nombre de nuestra virgen patrona por casualidad. Se trataba de uno de los buques insignias de la compañía naviera *Martínez Pinillos y Cía*, creada en 1840 por Miguel Martínez de Pinillos y Sáenz de Velasco, natural de Nieva de Cameros. Martínez de Pinillos se había asentado en Cádiz siguiendo la estela de su hermano, Sebastián, como tantos otros cameranos hicieron en ese siglo XIX plagado de emigrantes serranos. Muy pronto se vinculó al tráfico mercantil, organizando fletes entre España y Cuba. Un producto resultó particularmente lucrativo en este trasiego de mercancías: el azúcar. Con su comercialización capitalizó su empresa hasta el punto de poder convertirse en una de las navieras más dinámicas del momento.

Al éxito empresarial pronto le siguió el político y el social. Los Martínez de Pinillos echaron raíces en la tacita de plata... Y en sus

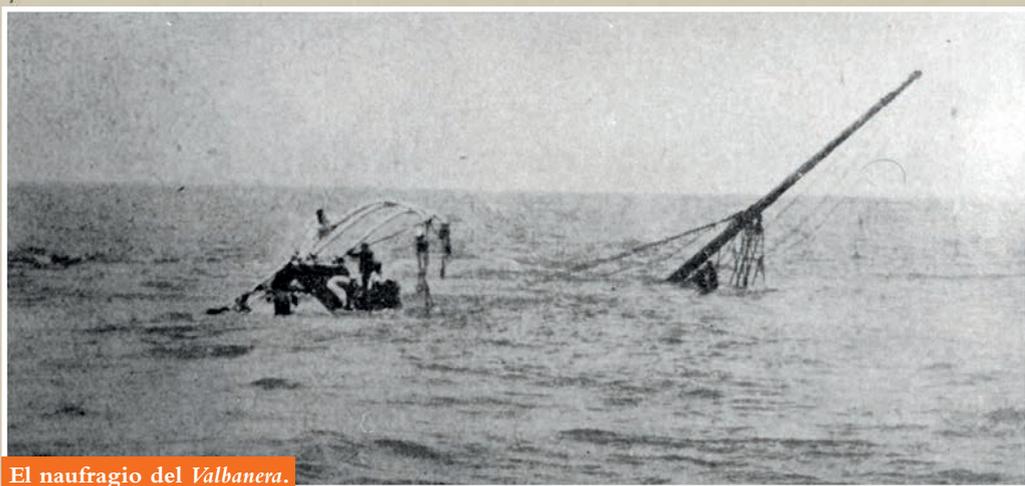
instituciones. Sebastián ya había desempeñado el cargo de regidor en 1836 y 1840. Miguel seguiría sus pasos en 1855, 1872 y 1873. Los descendientes de ambos todavía alcanzarían cotas mayores de poder. Sebastián Martínez de Pinillos y Tourné, hijo del primero, llegó a ser alcalde de la ciudad, presidente de la diputación y diputado a Cortes. Miguel Martínez de Pinillos, nieto del segundo, también alcanzaría el puesto de diputado en Cortes.

En 1883 el mando de la naviera pasó al primogénito del fundador, Antonio. El cambio le dio nuevos bríos a la empresa, que pasó a llamarse *Pinillos Sáenz y Compañía* (*Pinillos, Izquierdo y Cía* a partir de 1895). La principal transformación consistió en la modernización de la flota con la incorporación progresiva de unidades propulsadas a vapor. Daba comienzo así un periodo expansivo que se caracterizaría por la explotación de nuevas líneas que conectarían España con Puerto Rico, Cuba y el Golfo de México. En 1908, los tentáculos de la naviera llegarían a destinos aún más lejanos: Brasil y el Río de la Plata.

Para entonces el *Valbanera* ya había sido construido y botado en los astilleros *Connell* de Glasgow. Se trataba de un navío magnífico: 121,9 metros de eslora, 14,6 de manga y 6,5 de calado. Registraba 5.099 toneladas y desplazaba 12.500. Era capaz de acomodar a 1.200 pa-

El *Valbanera* no llevaba el nombre de nuestra virgen patrona por casualidad. Se trataba de uno de los buques insignias de la compañía naviera *Martínez Pinillos y Cía*, creada en 1840 por Miguel Martínez de Pinillos y Sáenz de Velasco, natural de Nieva de Cameros

sajeros repartidos en 4 clases distintas: primera, segunda, tercera y emigrante. Una planta propulsora de dos máquinas alternativas de triple expansión, con 444 caballos nominales de fuerza, confería al barco una velocidad máxima de 12 nudos (unos 22 km/h). El precio de un pasaje oscilaba entre las 1.250 pesetas de un ca-



El naufragio del *Valbanera*.

marote de lujo y las 75 de los viajeros en clase emigrante. Semejante variación en el importe tenía su correlato en las condiciones de una y otra clase: de la ostentación de los primeros a la falta de privacidad e higiene de los segundos. Los emigrantes viajaban hacinados en los entrepuentes de las bodegas, en hileras interminables de literas metálicas de varios pisos y sin ninguna ventilación. Muchos preferían acampar en cubierta, a la intemperie, antes que sufrir las insalubres entrañas de la nave.

La embarcación fue destinada desde su botadura a la línea comercial que unía la Península con Cuba. El puerto de partida era Barcelona. Todavía en España recalaba en Málaga, Cádiz y Canarias. Ya en el Caribe, antes de arribar a Santiago de Cuba y La Habana, los dos puertos de destino, hacía escala en Puerto Rico. Todavía solía realizar un breve epílogo desde Cuba hasta Galveston y Nueva Orleans.

Porque el *Valbanera*, además de pasajeros estaba pensado para el transporte de mercancías. El estallido de la Primera Guerra Mundial hizo tremendamente lucrativo el negocio, al beneficiarse de la cobertura del pabellón de una nación neutral. Ello no le evitó algunos disgustos, como ser detenido y conducido a Gibraltar en 1915 por las autoridades británicas bajo la acusación de realizar contrabando de guerra. O padecer a bordo las consecuencias de la epidemia de gripe española que dejó una gran cantidad de muertos en julio de 1919. Con todo, lo peor estaba por llegar.

El 10 de agosto de 1919 el *Valbanera* inició en el puerto de Barcelona la que sería su última y trágica travesía. Después de realizar sus escalas habituales en la Península y Canarias, zarpó el 21 de agosto desde el puerto de Santa Cruz de La Palma con 1.230 personas a bordo: 1.142 pasajeros y 88 tripulantes

El 10 de agosto de 1919 el *Valbanera* inició en el puerto de Barcelona la que sería su última y trágica travesía. Después de realizar sus escalas habituales en la Península y Canarias, zarpó el 21 de agosto desde el puerto de Santa Cruz de La Palma con 1.230 personas a bordo: 1.142 pasajeros y 88 tripulantes. Casi un mes más tarde y tras hacer escala en



Recreación del hundimiento del *Valbanera*.
Fuente: *El Misterio del Valbanera*.

San Juan de Puerto Rico, el navío entraba en la rada de Santiago de Cuba. Allí 742 personas que tenían billete pagado hasta el final del trayecto decidieron apearse. Eduardo Cestafe y Anastasio Sáenz, ambos riojanos, estuvieron entre ellos. Quizás las condiciones agobiantes de la singladura les habían persuadido de realizar el resto del desplazamiento hasta La Habana por tierra. Quizás fueron casualidades como recuerdan algunos testimonios orales recogidos por muchos autores. En cualquier caso, esta decisión les salvaría la vida.

Sin los medios tecnológicos actuales, resultaba difícil realizar predicciones meteorológicas precisas a comienzos del siglo XX. Cuando el *Valbanera* levó anclas de Santiago de Cuba el 5 de septiembre de 1919 su suerte estaba echada. Difícilmente podía saber el capitán Ramón Martín Cordero que, desde el 2 de septiembre, venía formándose en las Islas de Sotavento una profunda depresión tropical que se disponía a interceptar la ruta del trasatlántico con meridiana exactitud. Varias fueron las mortíferas coincidencias. Su ruta Este-Noroeste, por

ejemplo. O el brusco incremento de su intensidad justo a su paso por los Cayos de Florida. Algunos autores sostienen que el *Valbanera* se presentó en el puerto de La Habana la noche del 9 de septiembre solicitando el auxilio de un práctico para entrar en la bahía. Testigos presenciales aseguraron ver un vapor emitiendo señales con una lámpara en código Morse, probablemente provocado por la pérdida del equipo de telegrafía. Para entonces la barra del puerto había sido clausurada debido a las pésimas condiciones meteorológicas. Ninguna embarcación estaba autorizada ni a ingresar ni a salir del fondeadero cubano.

De ser esto cierto, el capitán Martín no pudo elegir peor trayectoria que la que siguió en dirección a Florida. Buque y huracán se encontraron la mañana del 10 de septiembre en el preciso instante en el que la borrasca se convertía en un ciclón de categoría 4, capaz de desarrollar vientos de hasta 250 kilómetros por hora. El huracán *Cayos de Florida* es tenido, de hecho, por uno de los más mortíferos de la historia de los Estados Unidos, solo superado por monstruos como el *Galveston* (1900; 10.000 víctimas), el *Okeechobee* (1928; 2.500 víctimas) o el *Katrina* (2005, 1.836 víctimas). Se sitúa en la sexta posición de esta cruel nómina con un total de 778 víctimas mortales. En términos económicos, su paso se saldó con daños por valor de 20 millones de dólares de la época, unos 450 millones de dólares actuales. Tocó tierra en la localidad tejana de Corpus Christi, causando severos daños materiales, especialmente su marejada ciclónica, que alcanzó los 5 metros de altura.

Algunos autores sostienen que el *Valbanera* se presentó en el puerto de La Habana la noche del 9 de septiembre solicitando el auxilio de un práctico para entrar en la bahía

Para el *Valbanera* el encuentro con esta fuerza de la naturaleza fue funesto. La virulencia de los elementos y la desorientación lo llevaron a embarrancar en el



Bajo de la Media Luna, próximo a los Cayos Marquesas. Atrapado, por el lecho marino, empujado por el viento y la corriente, el buque fue succionado hacia el fondo, escoró 45° a estribor, y se hundió bruscamente con al menos 488 personas a bordo. Diez días después, el cazasubmarinos US SC203 localizaba los restos del naufragio. Sin embargo, jamás se recuperó ninguno de los cuerpos de los fallecidos. La rapidez del siniestro convirtió al *Valbanera* en un hermético ataúd del que no pudo escapar nadie.

La catástrofe se produjo siete años después de la del célebre *Titanic*. Pero no fue la única que afectó a la naviera *Pinillos*. En 1916 ya habían perdido 2 buques. El *Pío XII* había sucumbido a un temporal en mitad del Atlántico Norte el 5 de diciembre llevándose consigo 40 vidas. El *Príncipe de Asturias*, por su parte, se había ido a pique en Brasil, con un balance de 400 víctimas mortales. Tres golpes semejantes en apenas 3 años fueron demasiado para el negocio. *Pinillos* liquidaba lo que quedaba de su flota en 1921 a favor de la *Compañía Transoceánica de Navega-*

ción. Es decir, a la que había sido, hasta entonces, la competencia. Sin embargo, este linaje de emprendedores cameranos supo rehacerse. En 1923 Miguel Martínez de Pinillos, el ya citado nieto del fundador, creaba *Líneas Pinillos*, una empresa que se centraría en el transporte de productos agrícolas con destino a Inglaterra, aprovechando el flete de retorno para importar de las Islas Británicas carbón y carga general. Además, Martínez de Pinillos era propietario de *Unión Salinera*, empresa dedicada a la producción de sales corrientes trituradas, molidas, refinadas y de mesa. Sus salinas en el Puerto de Santa María y en Río Arillo alimentaban esta próspera industria. Finalmente, poseía una finca de más de 2.500 hectáreas en Villanueva del Río. Todo ello hizo olvidar pronto los reverses marítimos, convirtiéndolo en una de las mayores fortunas de

Atrapado, por el lecho marino, empujado por el viento y la corriente, el buque fue succionado hacia el fondo, escoró 45° a estribor, y se hundió bruscamente con al menos 488 personas a bordo



Cádiz, de hecho el segundo mayor contribuyente de la provincia.

La empresa ha continuado en manos de la familia Pinillos hasta su adquisición por parte del *Grupo Boluda* en 1997, y el deceso de Carmen Martínez de Pinillos, heredera de Miguel Martínez de Pinillos, en 2005.

El hundimiento del *Valbanera* ha dejado su huella en el imaginario colectivo de la zona y en la literatura. Entre los habitantes de Cayo Oeste se han popularizado leyendas como la del “Pecio de las putas”, que aseguraría que en el *Valbanera* viajaban una gran cantidad de prostitutas para atender a los viajeros. Éste y otros mitos, que bautizaron al barco como *The Ghostship of the Quicksands* (literalmente “el barco fantasma de las arenas movedizas”) impresionaron profundamente a uno de los habitantes ilustres de la zona, Ernest Hemingway, quien compuso un relato corto titulado *After the Storm* en honor a la catástrofe.

Por lo que respecta al pecio del *Valbanera*, merece la pena destacar una iniciativa de estudio y recuperación de objetos capitaneada por Fernando José García Echegoyen, y bautizada con el apropiado nombre de *Proyecto Valbanera*. García Echegoyen ha completado tres expediciones al lugar del naufragio realizando inmersiones que han confirmado la identificación de los restos del Bajo de la Media Luna con los del buque, han posibilitado conocer el estado de deterioro de los mismos, así como sacar a la superficie algunos objetos para su estudio y divulgación. De carácter totalmente privado, la tentativa ha contado con la colaboración de la Fundación Archivo de Indianos, en cuyo museo en Colombres (Asturias) se conservan los vestigios recuperados. También es mérito de García Echegoyen el registro fotográfico y fílmico del yacimiento. Gracias a su esfuerzo sabemos que el buque se conserva fracturado en varias partes pero, básicamente, intacto salvo algunas zonas concretas que fueron desguaza-

das por la marina estadounidense, y con la mayor parte de su estructura, en torno a un 90%, enterrada en las arenas movedizas del bajo. No ha podido, con todo, desvelar el secreto del destino de las casi 500 víctimas, ya que no ha hallado ningún resto humano. Su propósito es continuar con este empeño investigador con una cuarta expedición que permita seguir ahondando en nuestro conocimiento sobre una de las mayores tragedias del transporte marítimo español.

[+ INFO]

ÁLVAREZ REY, L., *Los Diputados por Andalucía de la Segunda República, 1931-1939: diccionario biográfico*, T. II, Sevilla, Centro de Estudios Andaluces, 2010.

BALLESTEROS RODRÍGUEZ, H., “El Valbanera: Historia oral de un naufragio”, *Tebeto: anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura* 5-2, 1992, pp. 345-364.

DÍAZ LORENZO, J. C., *Naviera Pinillos (1840-1990). 150 años de historia marinera*, Santa Cruz de Tenerife, Naviera Pinillos S.A., 1990.

GARCÍA ECHEGOYEN, F. J., *El misterio del Valbanera (desaparición y naufragio)*, Madrid, Agualarga Editores S.L., 1997.

HEMINGWAY, E., “After the storm”, *Winner Take Nothing*, Nueva York, Charles Scribner’s Sons, 1933.

LÓPEZ ISLA, M. L., *Valbanera. Réquiem por un naufragio*, Arucas, Tepemarquia, 2014.

WEBGRAFÍA

GARCÍA ECHEGOYEN, F. J., *Naufragios.es: el gran portal web español sobre naufragios*, <http://naufragios.es>. Consultada: 20 de marzo de 2015.

FILMOGRAFÍA

After the Storm, 2001, por Guy Ferland.

Tias la estela del Valbanera, 2014, por Federico José Pérez.