

Os naufraxios do mar de Baiona

Xosé Lois Vilar Pedreira

As causas dos naufraxios son moi variadas, van desde a deriva pola perda do goberno do barco, o incendio ou o accidentado da costa galega. A miña afección polos naufraxios vénme de pequeno cando lle escoitaba contar ó meu pai a historia dun iate, o “Thalassa”, o que lle chamaba o iate de Arnhild que viña dos fiordos noruegueses, co rico propietario a bordo, máis a tripulación e o primeiro oficial, Arne Karlsen traía a muller e ós seus dous fillos –Arnhild de dez anos e Erling de 9-.

Botaron seis días en Vigo en decembro de 1949, para facer víveres e combustible e de paso, descansar da longa viaxe. A xente aínda lembra a árbore de nadal que puxeron no barco e máis a música de acordeón que saía do seu interior. O “Thalassa” tiña 104tm de desprazamento, e medía 27’95m de eslora, 5’52 de manga e 2’87 de calado, cun motor de 400 cabalos. Estaba atracado no peirao do Náutico e decidiron saír o xoves 30, non sabemos se rumbo a Ecuador ou a EEUU, un día de mal tempo. Deixaron o porto de Vigo ás nove da mañá coa idea de faceren escala no Porto o día 31 e proseguir viaxe cara ás Canarias, pero o mal tempo fixolles dar volta á altura da Barra do Miño e guiados polas luces do faro de Cabo Silleiro enxurraron o barco de madeira entre O Corveiro e A Carral morrendo trece dos catorce tripulantes. Só se salvaría a nena Arnhild, que foi levada nas costas dun home da tripulación que morreu levado por un golpe de mar.

O soldado de garda da batería militar de Silleiro, non saía do seu asombro cando atopou a Arnhild, espida, berrando e chorando, e levouna cara ó cuartel, sendo atendida posteriormente polo médico de Baiona Sr. Viaño.

Arnhild ficou ó coidado do cónsul de Noruega en Vigo, Casimiro Durán, e días despois foi acollida no seo da familia Somme, empresarios noruegueses afincados en Vigo.

Outro terrible suceso correspondeulle a outro barco noruegués, desta volta foi un buque de carga, o “Aslaug-Haaland” que con 4.759tm de rexistro bruto, 80’62 metros de eslora, 16 de manga e 7’40 de puntal cun motor principal de 347 cabalos. Saíra o 11 de decembro de Reiquiavic cargado de bacallau e ía entregar un pedido de 500tm ó almacenista vigués Evaristo de Vicente, da rúa Colón.



A inexplicable manobra do buque fixo que vindo do norte e debendo entrar pola Porta Grande entre a illa de Monteagudo e o Cabo Home o fixese pola Boca Sur entre San Martiño e As Estelas topando na súa derrota cos baixos dos Carallóns na noite do 24 de decembro de 1924 e morrendo os 20 homes que compuñan tripulación, a pesar dun deles subirse a un pau do barco pedindo socorro aínda a primeiras horas da mañá do día de Nadal, pero engulido polo bravo mar.

Pero xa o luns 9 de setembro, tamén de 1929, o “Highland Pride” de bandeira inglesa, noutra inexplicable derrota bateu na Negra ó NO das Estelas un día de mar calmo segundo uns, e noite de néboa segundo outros. Saía de Vigo de cargar 573tm sobre todo de peixe salgado, conservas e viño, ademais dun pasaxeiro. Era un barco de considerables dimensións con 123’44m de eslora, 17’12 de manga e 10’59 de calado, cun desprazamento de 7469 toneladas brutas con parte das adegas refrixeradas e lugar para o transporte de pasaxeiros. Levaba bois sementais, becerras, ovelas e aves de curral. O buque perdeuse, foi despezado nos anos seguintes e deulle nome o lugar do afundimento: O Mar do Pride.

Na mesma zona, seis anos antes, tivo que ser desguazado o “T.H.Skogland” que o 20 de setembro de 1923, con carga xeral e pasaxeiros en ruta de Alemañia cara ó Brasil, rematou a súa singradura no medio dun forte temporal, entrando, o mesmo que o “Aslaug” pola Boca Sur, a pesar de proceder do norte. Xa á altura da Torre de Hércules perdera a gabarra que cargara en Le Havre. Dos seis tripulantes desta última só se salvou un, sen embargo non houbo vítimas mortais en Baiona grazas á axuda dos seus mariñeiros que salvaron á totalidade dos pasaxeiros e tripulantes. Serían logo agasallados con medallas de prata, bronce e con diñeiro pola Sociedade de Salvamento de Náufragos.

O “T.H. Skogland” desprazaba 4.197tms brutas, cunha eslora de 110m, 15’39 de manga e 7’65 de calado. Portaba bandeira norueguesa, matriculado no mesmo porto, Haugesund, que o “Aslaug-Haaland”.

A mercancía transportada polo barco consistía en pianos, balas de papel “couché”, teares ... que serían aproveitados polos veciños da zona en reiteradas visitas ó buque naufragado pero non afundido de todo.

Aínda podía citar o afundimento dun bergantín ruso en 1904 nas Laxes de Carracuido no que se salvaron todos, ou unha parella de pesqueiros que se abordaron entre si perto de Cabo Silleiro, sinistro no que morreron catorce mariñeiros. Pola súa banda, o grego “Assimacos” bateu no Outeiro Rosaleiro en Viladesuso en setembro de 1930, e non morreu ningún dos seus tripulantes. Pero os grandes naufraxios, como estamos a ver, seguen a producirse a pesar dos avances técnicos e de seguridade.

Quero facer unha mención especial a aqueles barcos históricos que sobreviviron, que se están a manter a flote (testemuña da historia mariñeira do noso país), a cargo de particulares que se mobilizan porque non o fan as autoridades. Teñen desaparecidos históricos pesqueiros, incluso barcos alxibe de Vigo, caso do “Hidria II”, equipado cunha máquina de vapor de 1901 e recuperado do desguace por unha parella do Grove lucindo a cheminea vertical propia dos antigos vapores.

O esquecemento das embarcacións históricas son naufraxios non traumáticos, pero que igualmente levan á perda de barcos.