

Cuadernos del Rebalaje

Nº 60 / Octubre - diciembre de 2023 | DL: MA 702-2016 | Edita ABJ

Naufragios en las costas de Málaga

Fernando José García Echevoyen

Prólogo

Jesús Campelo Gaínza

Obra artística

Claudio López Jiménez



Cuadernos del Rebalaje ®

DL : MA 702-2016 | ISSN (ed. impresa): 2530-6286 / (ed. digital): 2174-9868

Publicación monográfica sin ánimo de lucro, de periodicidad trimestral.
Editada desde 2010 por la asociación cultural **Amigos de la Barca de Jábega**.

Dirección

M^ª Luisa Balbín Luque

Consejo de redacción

M^ª Luisa Balbín Luque
Juan A. Camiñas Hernández
Mariano Díaz Guzmán
Juan A. Gimbel Espejo
Eloísa Navas Martín
Andrés Portillo Stempel
Pablo Portillo Stempel

Asesoría fotográfica

Mercedes Jiménez Bolívar

Diseño y maquetación

Estefanía González Hijano

Cuadernos del Rebalaje se difunde preferentemente en formato electrónico por Internet. Tiene como objetivo divulgar conocimientos relacionados con el mar Mediterráneo y su vinculación con la costa malagueña y andaluza, sus gentes, embarcaciones, tradiciones y costumbres desde el punto de vista antropológico, histórico, geográfico, científico-técnico, artístico o de creación literaria.

La revista no comparte necesariamente las opiniones expuestas en los trabajos publicados. Los autores de estos y de las imágenes originales se reservan los derechos protegidos por la ley, autorizándose su uso y difusión siempre que se cite procedencia y autoría.

Se imprime en ARS Impresores (Málaga).

Más información, acceso libre a todos los números y normas de estilo de publicación en
<https://www.amigosjabega.org/cuadernos-del-rebalaje/>

✉ cuadernosdelrebalaje@gmail.com

Amigos de la Barca de Jábega está inscrita en el Reg. de Asociaciones de Andalucía con el n° 9210 de la Sección 1.
(Resolución de 29/07/2010) y en el Reg. Municipal de Málaga de Asociaciones y Entidades con el n° 2372. (Resolución de 27/09/2010). Domicilio social en el IES "El Palo". Camino Viejo de Vélez, s/n°. 29018 - MÁLAGA.

Presidente de Honor: Fernando Dols García

Presidente: Juan Antonio Camiñas Hernández
Vicepresidenta: M^ª Luisa Balbín Luque
Secretario: Andrés Portillo Stempel
Tesorero: Mariano Díaz Guzmán
Vocales: Juan Antonio Gimbel Espejo, Mercedes Jiménez Bolívar, Eloísa Navas Martín y Pablo Portillo Stempel

✉ abjcontacto@gmail.com

Naufragios en las costas de Málaga



La carcoma del tiempo. Acuarela y tinta china sobre papel caballo. 46,5 x 36 cm

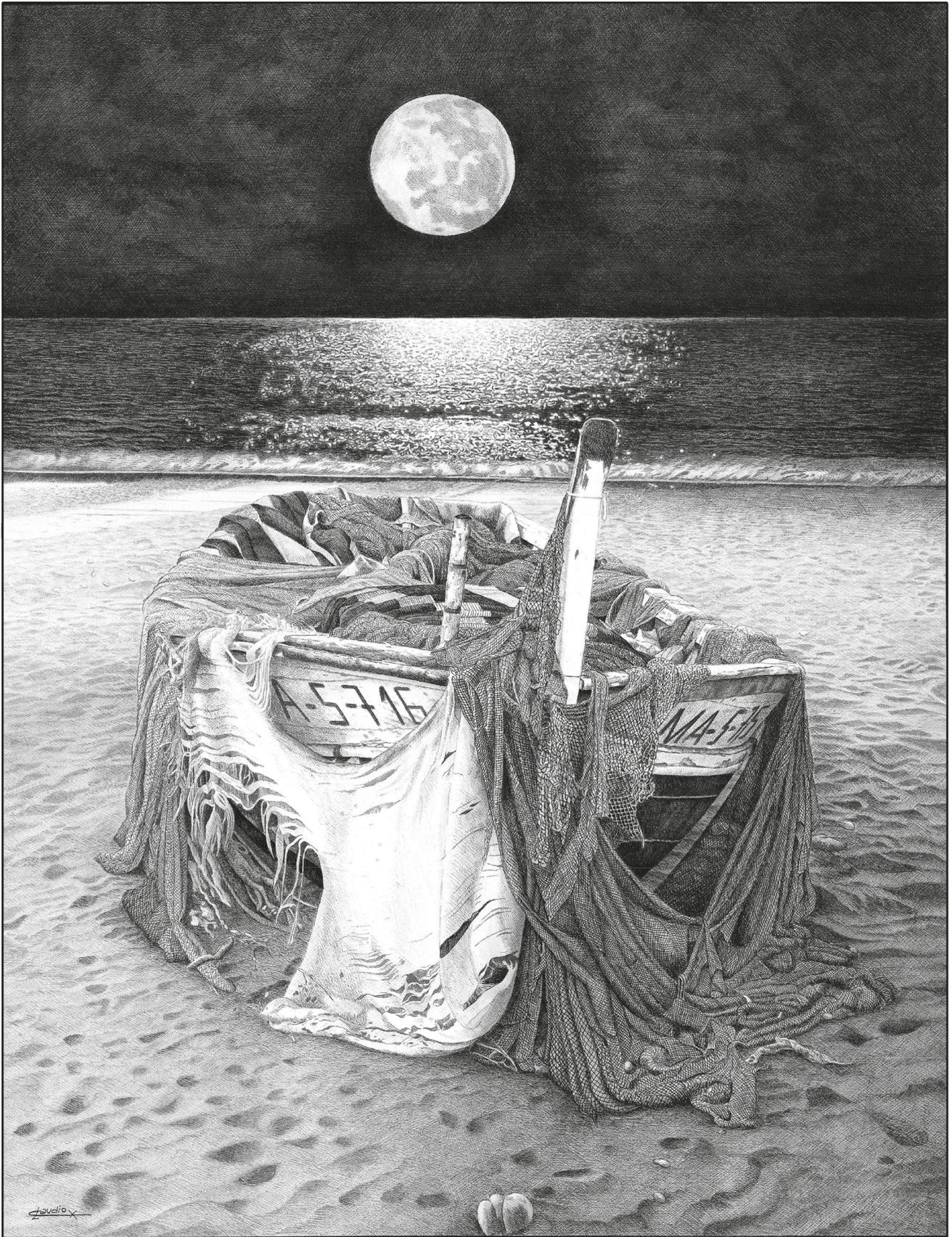
Fernando José García Echevoyen

Prólogo: Jesús Campelo Gaínza

Obra artística: Claudio López Jiménez



Cuadernos del Rebalaje nº 60



Nostalgia de la mar. Tinta china sobre papel caballo. 38 x 50 cm



El mercante *Djatamulia* en el puerto de Málaga tras haber sido abordado por otro buque. Archivo del autor

Sumario

- Prólogo
- Introducción
 - Hablemos de naufragios
 - ¡Naufragios en las costas de Andalucía!
- Relación de naufragios en las costas de la provincia de Málaga
 - El siglo XVIII
 - El siglo XIX
 - La *Gneisenau*. El gran naufragio malagueño
 - La varada del *Conde Wifredo*
 - El siglo XX
 - Los años de la Primera Guerra Mundial
 - Guerra Civil
 - La Segunda Guerra Mundial
 - La segunda mitad del siglo XX
- Libros sobre naufragios en las costas de Málaga

Prólogo

La mar es un entorno impresionante. Algo difícil de describir para quien no haya tenido nunca relación con ella. Una gigantesca masa líquida, pero dotada de una enorme vida. Y también de muchos secretos y misterios.

Frente a Málaga, en las profundidades del Mediterráneo, entre las olas y la bruma que abrazan esas aguas andaluzas, se encuentra un tesoro de historias desconocidas. Historias que tratan sobre los naufragios de aquellos buques que, tras perder su batalla contra los elementos y las circunstancias que les tocó afrontar, quedaron sumergidos allí para siempre.

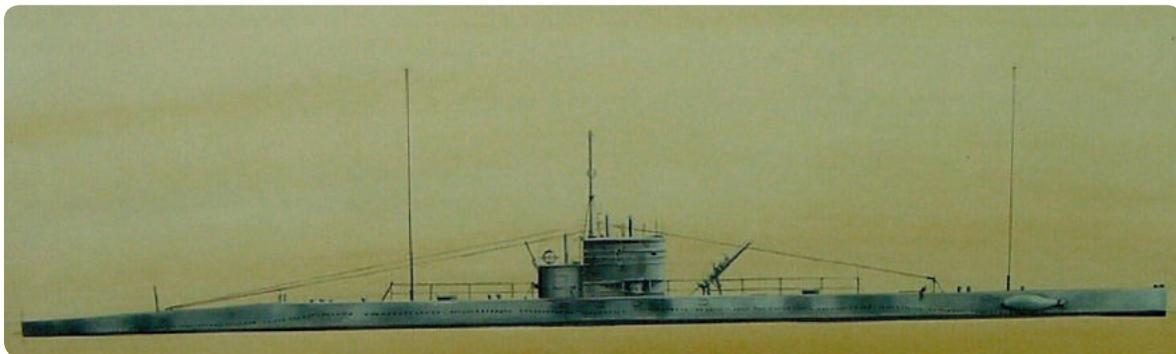
Es en este escenario, donde mi admirado Fernando José García Echegoyen nos invita a convertirnos en testigos de la fragilidad humana ante la implacable fuerza de la mar, o de los ingenios marinos que para la guerra naval se han inventado.

Un autor al que, como tantas otras personas, lo conocí gracias al programa de televisión en el que participa habitualmente. Sus relatos serenos pero precisos, y los temas marítimos que aborda en ellos, me cautivaron desde el primer momento que le escuché. Hoy en día me atrevo a decir que no existe nadie en España que se dedique a ellos con tanta sabiduría y entusiasmo, convirtiéndose así en toda una eminencia. Y por diversas casualidades de la vida, pude conocerle en persona y compartir interesantes conversaciones. Quizás por ello me ha concedido el tremendo honor de prologarle este documento.

Un documento donde, desde la primera página, quedaremos cautivados por el detallado estilo con el que Echegoyen nos ofrece una mirada única al pasado, rescatando del olvido los secretos de las naves que yacen en silencio bajo esas aguas. Unas aguas que yo, como miembro de la Armada, he tenido el privilegio de surcar durante más de tres décadas. Tanto en buques “blancos” como “grises”, enfrentándome a muchos peligros y dificultades, tanto de día como de noche, y siempre imaginando esas historias que bajo mí podían existir y que ahora en estas páginas nos ofrece este incansable investigador.

Su rigor técnico nos muestra una visión precisa y documentada de cada siniestro, pero sus palabras de experimentado *lobo de mar* nos brindan una mirada íntima hacia aquellos tripulantes que se enfrentaron al desastre con coraje y determinación. Sus vidas, llenas de sueños y esperanzas, se convirtieron en leyendas en el momento del naufragio. Con la mente en sus familias y, seguro, también en la Virgen del Carmen. La divinidad a la que en la mar todos nos encomendamos cuando nos surgen contratiempos, seamos creyentes o no, tal y como indica la memorable frase esculpida en la capilla de la Escuela Naval Militar: «*el que no sepa rezar, que vaya por esos mares, verá que pronto lo aprende sin enseñárselo nadie*».

Echegoyen nos transporta de manera magistral a esos momentos previos a la tragedia, acercándonos incluso a algunos de los



Submarino español de la Clase C. Acuarela de Juan José Zarzalejos Castellano



El destructor republicano *Almirante Ferrándiz* arde al sur de La Cala de Mijas mientras un bote salvavidas recoge a los supervivientes. Foto tomada por el marinero Lobatón de la dotación del crucero *Canarias*. Archivo de la familia Domínguez Lobatón

personajes que se encontraban a bordo, y nos hace sentir su voluntad de sobrevivir cuando se desencadenó el caos. De igual forma es inevitable que, durante la lectura de estas páginas, nuestra mente se traslade a reflexionar sobre los desconocidos actos de solidaridad que suelen surgir ante las adversidades, y que sin duda embriagó a los anónimos componentes de esas tripulaciones y a los habitantes de aquellas pequeñas localidades costeras, que arriesgaron sus propias vidas para socorrer a los naufragos. O recuperar sus cuerpos.

Porque un naufragio no es sólo el hecho desgraciado en sí; es todo lo que le antecede, sus causas, los motivos, las averías... en ocasiones incluso la persecución y la caza. Y también todo lo que ocurre después, la búsqueda, el rescate, las consecuencias y, como ya he dicho, la solidaridad y el compañerismo. Cualidades humanas, de las pocas que quedan hoy en día, que afortunadamente aún nacen de manera

espontánea en muchas personas durante acontecimientos inesperados, impidiéndoles quedarse impasibles ante lo que ven frente a sus ojos. Sirva este escrito para honrar sus memorias.

Pero esta interesante obra no es simplemente una exposición de tragedias marítimas, algunas provocadas por acción de guerra y otras por desgraciados accidentes, es igualmente una ventana hacia la riqueza cultural y la identidad histórica de Málaga. Esa milenaria y estratégica ciudad que domina la entrada al sur de Europa, que ha sido testigo, como podemos leer aquí, en innumerables hechos en los que la mar y sus gentes, fueron los protagonistas.

Déjese llevar por estos relatos marítimos que, con exactitud y respeto, Fernando José García Echegoyen nos ha capturado para la posteridad.

Jesús Campelo Gaínza
Oficial de la Armada española

Introducción

Hace casi treinta años que me gano la vida investigando siniestros marítimos en dos vertientes bien diferenciadas: siniestros marítimos modernos para aseguradoras y juzgados, y siniestros marítimos no tan modernos: especialmente los de los siglos XVIII, XIX y XX. Me gusta hacer compilaciones documentales lo más prolijas posible para poder luego reconstruir el naufragio en todas sus facetas, desde su ubicación, su forma de ocurrencia e incluso, cuando de pecios hablamos, su identificación basada en las formas del barco, su estructura y equipo. Dado que la arqueología subacuática es una actividad multidisciplinar, mi experiencia y conocimientos como marino de carrera e investigador de siniestros marítimos me ha permitido participar en diversos proyectos en los que he tenido la oportunidad de estar junto a arqueólogos subacuáticos, algunos de ellos de gran renombre, y conocer de cerca sus métodos de trabajo. Ello ha supuesto para mí una experiencia muy enriquecedora y me ha hecho acercarme a los siniestros marítimos desde una perspectiva muy distinta de la que habitualmente tengo con respecto a los naufragios modernos que investigo.

Hablemos de naufragios

El haber vivido siempre en el sur de España (soy medio andaluz, medio aragonés) y haber navegado por sus aguas durante mucho tiempo despertó en mí el interés por los siniestros marítimos que en nuestro litoral se han producido a lo largo de los siglos. Ese interés es el germen del que nace este trabajo. A lo largo de 30 años he ido recopilando fotos, documentos, datos diversos, testimonios e informes que me han permitido reconstruir, aunque sea de forma esquemática, la historia de los principales naufragios ocurridos en las costas de Andalucía, con especial énfasis en las de la provincia de Málaga.

Bastantes de los naufragios que describimos en este Cuaderno han tenido un papel relevante en mi vida. En el caso de los más modernos porque participé en la investigación, reconstrucción y peritación de muchos de ellos y en algunos de los naufragios históricos porque tuve la oportunidad de participar en proyectos para su identificación, difusión o preservación. Me hacía especialmente feliz la idea de poder conjugar en un mismo artículo ambas experiencias: la relativa a investigaciones de los modernos y la referente a naufragios antiguos.



El mercante *Isla del Hierro* hundido en el puerto de Málaga. Foto del autor. Año 1992



Ark Royal hundiéndose. Óleo de Juan José Zarzalejos Castellano. 40 x 60 cm. Circa 1995

¡Naugrafios en las costas de Andalucía!

No son pocas las personas que cuando se habla de naufragios en Andalucía casi esbozan una sonrisa condescendiente o irónica, contrariamente a lo que se pueda pensar o a lo que las apariencias pueden hacer creer. Las costas andaluzas presentan la misma densidad de naufragios, por tanto de pecios, que otras zonas costeras españolas o europeas. La aparente eterna primavera que disfrutamos en el sur oriental de España y el estereotipo, la clásica visión de las costas andaluzas como una interminable línea de hoteles, resorts, apartamentos y centros turísticos enmascaran o difuminan la densa historia de las aguas que bañan el litoral. Pocos lugares en España han sido testigos de tantos hechos históricos de carácter naval como las costas de Andalucía lo que ha tenido como consecuencia la existencia de numerosos vestigios de este rico pasado en el fondo del mar. Algunas áreas del litoral andaluz, la bahía de Cádiz, desembocadura

del río Guadalquivir y barra de Sanlúcar, por ejemplo, presentan una de las mayores concentraciones de pecios históricos del mundo. Quien únicamente conoce las playas y costas de Andalucía como lugar de ocio tiende a pensar que las nuestras son aguas mansas en las que nunca han ocurrido sucesos de relevancia. Nada más alejado de la realidad.

Cuatro son los factores que han influido en la alta densidad de naufragios y por tanto de pecios en las costas del sur de España:

- 1) El hecho geográfico en sí. Ninguna civilización antigua que se precie o sea considerada como civilización marítima ha dejado de navegar por nuestras aguas y de explorar nuestras costas. Muchas de las embarcaciones de aquellas antiguas civilizaciones han quedado para siempre en nuestro litoral formando parte de nuestros fondos marinos.

2) El hecho meteorológico. El estrecho de Gibraltar, el encuentro de las masas de agua atlántica y mediterránea originan un microclima una de cuyas características es la existencia de unos vientos dominantes (levantes y ponientes) que ocasionan todos los años varios temporales en el litoral. Especialmente en la época de la navegación a vela, han sido los responsables de numerosos naufragios. Y las aguas que bañan las costas malagueñas no son más que una prolongación del Estrecho con características muy parecidas.

3) La alta densidad de tráfico marítimo. Toda la zona constituye un cuello de botella en el que confluyen los tráficos marítimos de entrada y salida del Mediterráneo y del Atlántico. Estamos en uno de los lugares con más tráfico marítimo del mundo. El establecimiento y uso de dispositivos de separación de tráfico en el Estrecho y en el Cabo de Gata ha reducido notablemente los abordajes (las colisiones entre buques) tan frecuentes en nuestras costas en otras épocas.

4) La guerra. El mar de Alborán (provincias de Almería, Granada y Málaga) es uno de los pocos lugares del mundo en el que en un periodo inferior a 75 años se han desarrollado de forma activa cinco guerras: dos guerras de África, Primera y Segunda Guerras Mundiales y Guerra Civil Española.

Cuando se me planteó contar la historia de los naufragios en las costas de Málaga tuve muy claro desde el principio que debía hacerlo siendo muy riguroso en cuanto a la información que se ofrece y a la vez que tenía que ser didáctico y ameno. El problema de trabajar con tanta información y tratar de divulgarla, aún intentando ser lo más entretenido posible, es que el receptor de la información, el lector en definitiva, se puede aburrir o puede verse abrumado ante lo prolijo de los datos que se ofrecen. Por ello preferí detallar los más destacados antes que hacer un sumario relato de todos los naufragios investigados.

En cuanto al ámbito temporal de este trabajo debemos aclarar lo siguiente: se incluyen en el mismo los más importantes

acaecidos durante los siglos XVIII, XIX y XX. Naturalmente no están todos, sería imposible dada la cantidad de hundimientos que se han producido en el periodo mencionado. El lector podrá observar que algunos están significativamente más documentados que otros, en función del nivel de información disponible; de factores tales como el tipo de buque, la gravedad del naufragio, el tráfico al que estuviera afecto y su cargamento.

Otra cuestión, bastante polémica es la posición exacta en la que se encuentran los pecios, las coordenadas geográficas de los mismos. En este artículo no vamos a dar coordenadas de los pecios con excepción de aquellos que son notoriamente conocidos. La consecuencia de darlas es que los mismos acaban expoliados por empresas de cazatesoros. Conozco, por experiencia propia, varios casos.

En Andalucía, el valor del patrimonio histórico subacuático es incalculable. Hasta ahora el mismo ha estado protegido, bien por encontrarse a gran profundidad, bien por encontrarse en lugares en los que cualquier excavación u operación de remoción de restos es muy complicada, como sucede por ejemplo en la bahía de Cádiz o en la barra de Sanlúcar. Sin embargo, estas dos protecciones naturales, por llamarlas de alguna forma, ya no ofrecen la misma defensa que antaño. Las profundidades marinas son hoy perfectamente alcanzables con las nuevas tecnologías existentes.

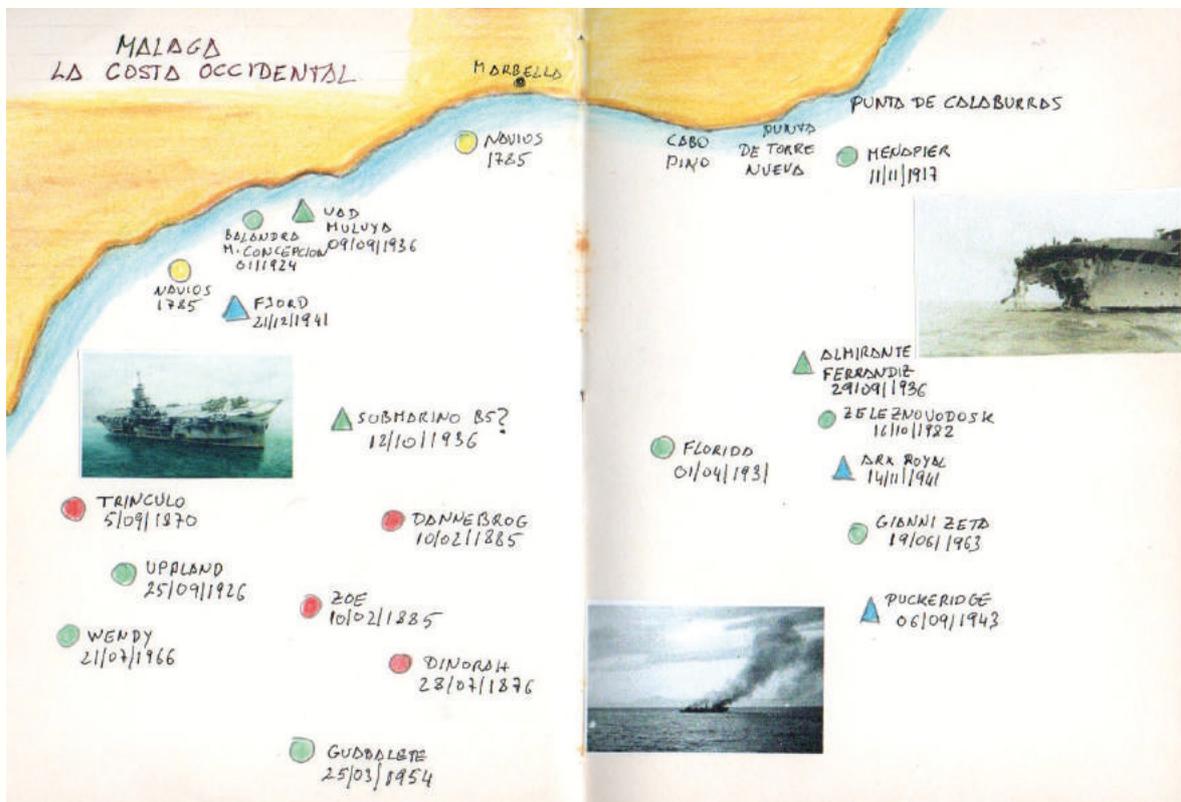
Hace algunos años, con motivo de la aparición de un submarino de la Guerra Civil en aguas de Málaga, aparecieron por la ciudad un grupo de personajes, del mundillo de los cazadores de tesoros. Tuve la oportunidad de saludar a uno de ellos, bastante célebre y de nacionalidad italiana, que había leído uno de mis libros. Tomamos un café y en el transcurso de la conversación me preguntó si yo tenía conocimiento de que al sur de Málaga se encontraban los restos de un submarino alemán de la segunda guerra mundial hundido por aviones ingleses con base en Gibraltar. Asentí y le comenté que se trataba de U-433 hundido en noviembre de 1941. Asintió con la cabeza y me preguntó si deseaba ver

los restos del U-433. Naturalmente, le dije entusiasmado que sí, que me encantaría poder verlos y me mostró una imagen de sónar de barrido lateral en la que se distinguía en el lecho marino una especie de cilindro (que bien podría corresponderse con el casco resistente del submarino) que reposaba en el lecho marino a una profundidad de unos 67 metros aproximadamente según se podía leer en las lecturas que aparecían en la imagen del sónar de barrido lateral.

Una vez pasado el entusiasmo inicial por ver ese documento caí en la cuenta de algo en lo que no había pensado. ¿Qué hacía un cazatesoros haciendo levantamientos del fondo marino en una zona en la que únicamente se podían encontrar los restos de un viejo submarino alemán? Este tipo de operaciones cuestan bastante dinero y no tenía sentido realizar prospecciones de un naufragio que no les iba a aportar ningún beneficio. Entonces me di cuenta de que no muy lejos del U-433 se encuentran los restos del *Namur*, un viejo vapor mixto de la P&O

que fue hundido por un submarino alemán (el UC-35 del legendario Arnaud de la Perière) durante la Primera Guerra Mundial. Pues bien, el *Namur*, como casi todos los barcos de la P&O, transportaba en sus bodegas un importante cargamento de oro. ¿Estaría este sujeto intentando localizar los restos del *Namur*? Pues no lo descarten, es muy posible.

Hay arqueólogos submarinos, alguno de ellos muy prestigioso, que incluso llegan a afirmar que el objetivo primordial de estas empresas dedicadas al expolio de pecios es el llegar a administrar el patrimonio subacuático español, un objetivo que a mí me resulta inquietante si tenemos en cuenta que la administración no ha actuado, en ocasiones, con la debida diligencia. Si se están cerrando y desmantelando archivos históricos y museos no tendría nada de sorprendente que la administración delegara en este tipo de empresas para la gestión de nuestro patrimonio subacuático. Esperemos que no sea así ya que sería como poner al zorro a guardar el gallinero.



Cuaderno de campo del autor



Luces y sombras. Acuarela y tinta china sobre papel caballo. 34 x 51,5 cm

Relación de naufragios en las costas de la provincia de Málaga

El siglo XVIII

La más notable de las características del siglo XVIII, en cuanto a acaecimientos navales en nuestras costas se refiere, radica en que la mayoría de los grandes naufragios que en las mismas se producen están vinculados con hechos de armas, a conflictos bélicos en la mar.

Así, por ejemplo, el 17 de marzo de 1705 se produce la conocida como batalla naval de Marbella que deja en San Pedro de Alcántara y en la misma Marbella diversos pecios que podrían corresponder entre otros a los navíos franceses *Lys* de 86 cañones y *Magnanime* de 74 cañones que fueron en su día incendiados tras el embarrancamiento, conocido en la zona como el pecio de los botones, de los que se han sacado de forma ilegal cañones y diversos enseres del equipamiento de los navíos. De vez en cuando aparecen en prensa noticias relativas a su expolio.

En los catálogos de los buscadores de tesoros aparece también un navío perdido en las costas malagueñas. El *Sapein* que fue a embarrancar en aguas de Nerja en 1741 sin que hayamos podido localizar más información acerca del mismo. Parece que relativo a él existe algún legajo en el Archivo General de Indias de Sevilla.

Hay testimonios de que en 1759 don Isidro del Postigo que mandaba tres navíos de guerra atacó frente a Málaga a un navío de línea y una fragata argelina, ambas corsarias. Quedó victorioso el español. La fragata pudo huir siendo capturado el navío que acabó hundiéndose finalmente.

Probablemente el mejor documentado de los naufragios acaecidos en las costas malagueñas durante el siglo XVIII fue el del navío de la Armada Española *Septentrión* que

fue a embarrancar en el Rincón de la Victoria, durante un temporal, el 3 de noviembre de 1784. El capitán de navío don Cesáreo Fernández Duro, el mejor de nuestros publicistas navales, relata el naufragio del *Septentrión* en su extraordinario libro *Naugrafios de la Armada Española* de la siguiente forma:

El capitán de navío don Diego Quevedo, comandante del Septentrión, de 64 cañones, recibió orden de unirse en Málaga con el nombrado Rayo, y de seguir con ambos navíos al arsenal de la carraca dónde habían de desarmar. El 30 de octubre dio la vela desde Cartagena con tiempo bonacible, que se descompuso a poco, declarándose un viento furioso del SE con gruesa mar, y recalando con estas malas circunstancias sobre el primer punto de su destino, en la noche del 3 de noviembre, varó entre el primero y segundo Cantal, esto es a 8 millas al E. de Málaga.

El buque había embarrancado en arena fina, pero la mar lo batía con violencia extremada, internándolo en la playa a cada golpe. Aferrado el aparejo, inútil en semejante estado, se echaron al agua las embarcaciones con objeto de tender una o dos anclas por la aleta de barlovento, maniobra muy esencial que no pudo ejecutarse porque zozobró la lancha y se destrozaron contra el costado los botes quedando el navío sin una sola embarcación menor. La junta de oficiales acordó picar los palos, como alivio a los tormentosos movimientos del buque, y esperar la venida del día construyendo jangadas (una especie de balsas de fortuna) para todo evento.

En una de estas desembarcó al amanecer un oficial para noticiar en Málaga la ocurrencia y demandar auxilio de embarcaciones. Más

continuaba la mar gruesa. El temporal había cedido mucho en el intermedio, así que si bien pudieron llegar a bordo tres lanchas, no era cosa de intentar tender un ancla con ellas.

El día 5 en un contraste del SO, se declaró de nuevo el temporal por este rumbo, empeorando la situación del navío, cuya proa estaba en 9 pies de agua, subiendo esta uno y medio por encima de la cubierta del sollado. Fue necesario varar en la playa las embarcaciones que habían venido del puerto, si bien se aprovecharon para desembarcar víveres, velamen y la mayor parte de la gente, que hizo en tierra barracas para acampar, quedando abordo el comandante con dos oficiales y cuarenta hombres. La noche fue terrible perdiéndose en ella toda esperanza de salvar el buque, cuyos fondos se abrieron por varios parajes y hubo que hacer abandono de él hasta el día 7, que, mejorando el tiempo, se empezó el salvamento de pertrechos, con nuevos auxilios venidos de Málaga. De Cartagena llegaron también con este objeto las fragatas Pilar y Loreto y la urca Aduana.

Se sacaron del Septentrión todos los pertrechos, su artillería, 6 morteros de a placa y 120 pedreros que conducía de transporte, y

mucha parte de herraje y otros metales, efectos, que embarcados en buques fletados del comercio, pasaron a principios de 1785 al arsenal de la Carraca, convoyándolos las dos fragatas mencionadas, que llevaban por su parte la tripulación del navío, para la formación en el Departamento del proceso de ordenanza.

El casco del *Septentrión* se llevó a subasta pública. Hasta hace pocos años, no sé en la actualidad, podía verse en la zona en la que se perdió un cañón de bronce a una profundidad de unos cinco metros. ¿Habría pertenecido a la artillería de aquel navío?

Al año siguiente de este naufragio se pierden la balandra *Segunda Resolución* y el bergantín *Triunfo de María*, ambas unidades de la Armada Española que navegaban en convoy cargados de pertrechos para el arsenal de la Carraca en San Fernando (Cádiz). Encontrándose al sur de Fuengirola el 14 de febrero se vieron sorprendidos por un violento temporal del SO decidiendo sus comandantes refugiarse en el puerto de Málaga. La *Segunda Resolución* fue lanzada contra las rocas de la escollera del puerto, junto a la linterna (faro)



El puerto de Málaga, primera mitad del siglo XIX. Cuaderno de campo del autor sobre los naufragios en las costas de Málaga

mientras que el *Triunfo de María* acabó embarrancado en la playa de Puerta del Mar. Falleció uno de los tripulantes de la balandra y un importante número de marineros resultaron heridos.

También Cesáreo Fernández Duro recoge en su imprescindible libro, el naufragio de la galera *Santa Bárbara* en Calahonda en el año de 1790. Escribe Fernández Duro:

Era esta una de las últimas galeras que tuvo la Armada y montaba un cañón de a 2 y uno de a 24, dos de a 12 y varios pedreros. Mandándola el capitán de fragata don Francisco Vázquez Mondragón intentó tomar el abrigo de Calahonda forzado por un levante duro, el 20 de agosto y habiéndole faltado ambas anclas, dio al través en la playa, donde se hizo pedazos. Con los auxilios de tierra y de la galera San Antonio, se salvó toda la tripulación y los forzados, y posteriormente la mayor parte de los pertrechos.

El comandante fue absuelto por el consejo de guerra.

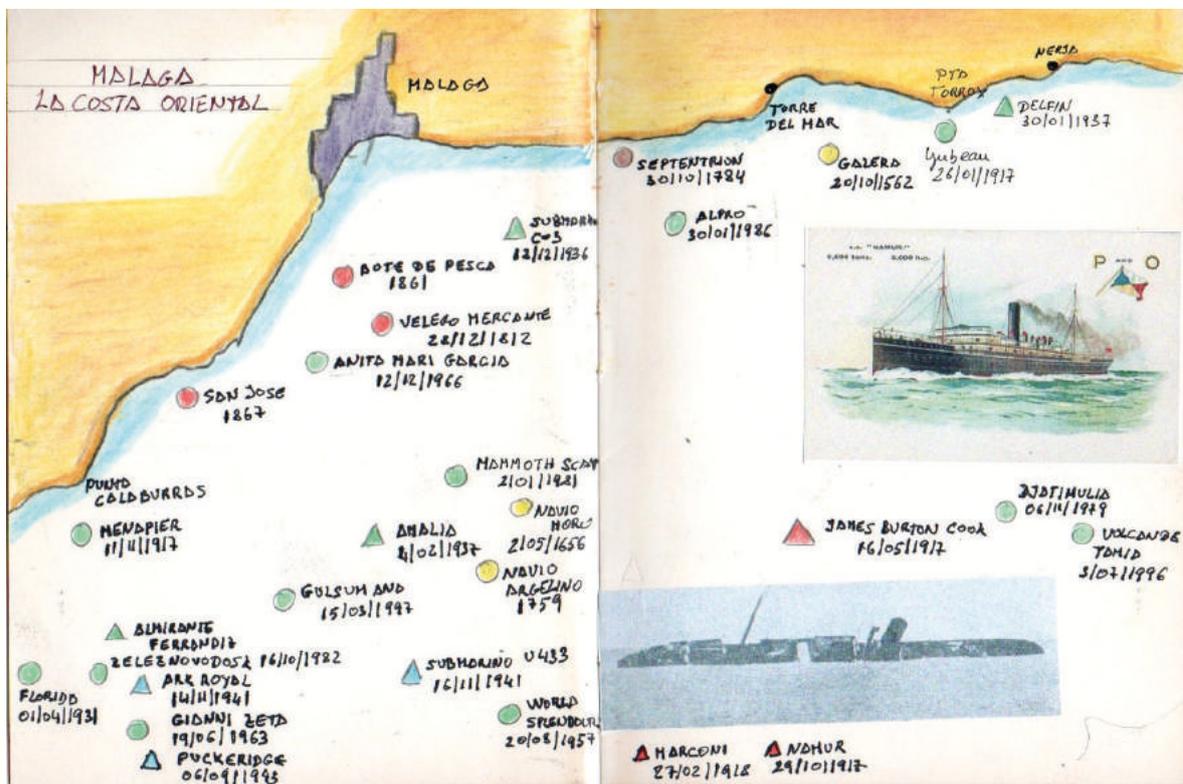
El siglo XIX

El primer naufragio bien documentado en Málaga durante el siglo XIX es el naufragio, a la vista del mismo puerto de Málaga, de un velero mercante durante un temporal de levante.

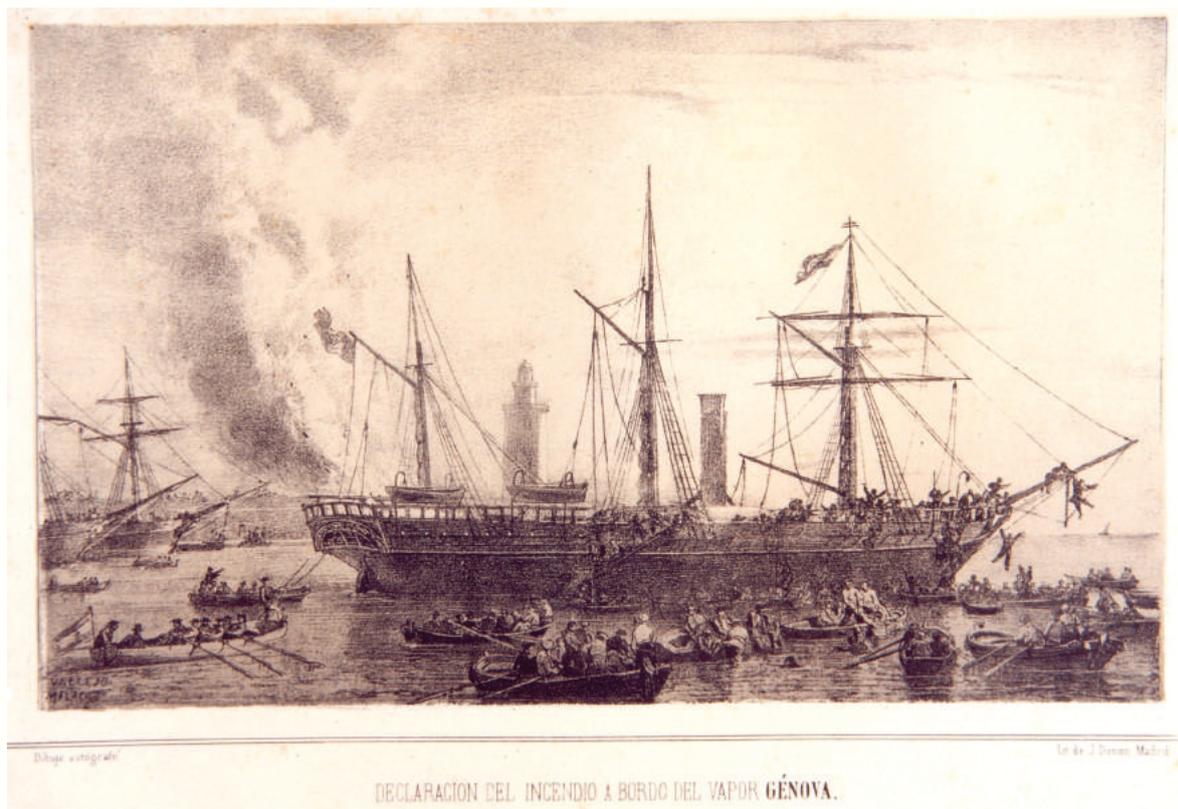
En el mes de marzo de 1852, un fuerte temporal hundió en el interior del puerto un total de 8 embarcaciones: la polacra goleta *Nueve de Mayo*, el bergantín goleta francés *Favorite*, el laúd *Ntra. Sra. del Carmen*, las goletas *Nicolasa* y *Turguidao*, el bergantín goleta *Hernán Cortés*, el laúd *San Antonio* y la barca rusa *Constanza*.

Cuatro años después, en mayo de 1856 se produce en el puerto el naufragio del bergantín goleta *Carmen*.

Probablemente el primer naufragio de un gran vapor en nuestra provincia tuvo lugar el 29 de noviembre de 1859, en el puerto de Málaga: la explosión, incendio y posterior



Cuaderno de campo del autor



Grabado de época del incendio del vapor *Genova*. Archivo del Museo Unicaja de Artes y Costumbres Populares (legado Díaz de Escovar)

hundimiento del vapor italiano *Genova*, uno de los vapores fletados por el gobierno español para el transporte de tropas y material bélico a Marruecos.

El 29 de noviembre de 1859 arribó el *Genova* al puerto de Málaga procedente de Alicante. Transportaba 12 oficiales, 50 zapadores, mulos, explosivos y otros pertrechos de guerra que habían de ser desembarcados en África. A primeras horas de la mañana, estalló una granada en una de las bodegas del vapor produciendo un incendio que acabaría destruyendo por completo al buque. Tuvo gran repercusión en la ciudad, se publicaron numerosos artículos y gran cantidad de grabados relacionados con el suceso.

Poco interés tendría el hundimiento del *Genova* si no fuera por ser un buen ejemplo de un naufragio que puede tener sus consecuencias aún muchos años después de acaecido. La anécdota me la refirió mi buen amigo Francisco Pérez Triano (q.e.p.d). En el año 1966 se programaron una serie de escalas turísticas del crucerista italiano *Cristóforo*

Colombo. Dicho buque habría de ser el de mayor calado entrado hasta entonces en el puerto de Málaga. Los agentes de los armadores visitaron la ciudad y el puerto para asegurarse que éste reunía las condiciones idóneas para el atraque del buque. Al interesarse por los restos del *Genova*, se les informó que se trataba de un viejo casco de maderas podridas y requemadas. Satisfechos por la explicación, los ejecutivos de la Italian Line dieron luz verde para las escalas del lujoso trasatlántico. El día 2 de enero se verificó la primera escala del *Colombo*, que quedó atracado en el muelle número dos. La entrada del buque no revistió ningún problema, este se presentó a la salida. El práctico, conocedor del peligro que suponían los restos del *Genova* y ajeno a la información suministrada a la Italian Line, hizo que el barco pasase muy pegado, casi rozando, el transversal de poniente. Puede el lector imaginarse la cara que se le puso al capitán del flamante *Colombo*, cuando vio que el práctico ordenaba meter timón a estribor y enfilarse casi por la misma proa el mencionado transversal. Informada la



Los restos del *Genova* tras haber sido extraídos del fondo del puerto. Foto de Francisco Pérez Triano

naviera del incidente, ésta tomó la decisión de que el buque no volvería a entrar en el puerto de Málaga hasta que no fueran extraídos los restos del *Genova*. Y así se hizo. Los trabajos duraron varios meses y fue incluso necesario el uso de la dinamita para poder destruir las “viejas maderas podridas” que permanecieron una buena porción de tiempo sobre el muelle para todo aquél que quisiera verlos.

El nueve de enero de 1860 la goleta mercante *¿Qué Dirán?* se pierde por varada en el espigón de sanidad y al año siguiente, en 1861 un pequeño bote de pesca naufraga en la desembocadura del Guadalhorce. Mueren 9 personas.

El pequeño cañonero a vapor de la Royal Navy *Trinculo* se hundió en abordaje al sur de Estepona el 5 de septiembre de 1870. Dos de sus tripulantes perecieron en el naufragio.

El 28 de julio de 1870 la fragata mercante británica *Dinorah* fue abordada por el vapor mercante *Dorunda* en una posición al sur de Estepona o de Manilva. El velero se hundió con tanta rapidez tras la colisión que 10 de sus tripulantes perecieron en la misma

El vapor mercante británico *Zoe* se hundió a unas 20 millas al sur de Marbella tras haber sido abordado por la fragata mercante *Dannebrog* el 10 de febrero de 1885. Transportaba carga general desde Londres a Odessa. Seis de sus tripulantes murieron y el resto fueron recogidos por el vapor *City of Málaga* junto con la tripulación de la fragata que también acabó hundiéndose.

El velero mercante inglés *Charles Napier* naufragó en las playas de la capital el 8 de marzo de 1893. Existe en el Archivo Temboursy una excelente foto de este naufragio.

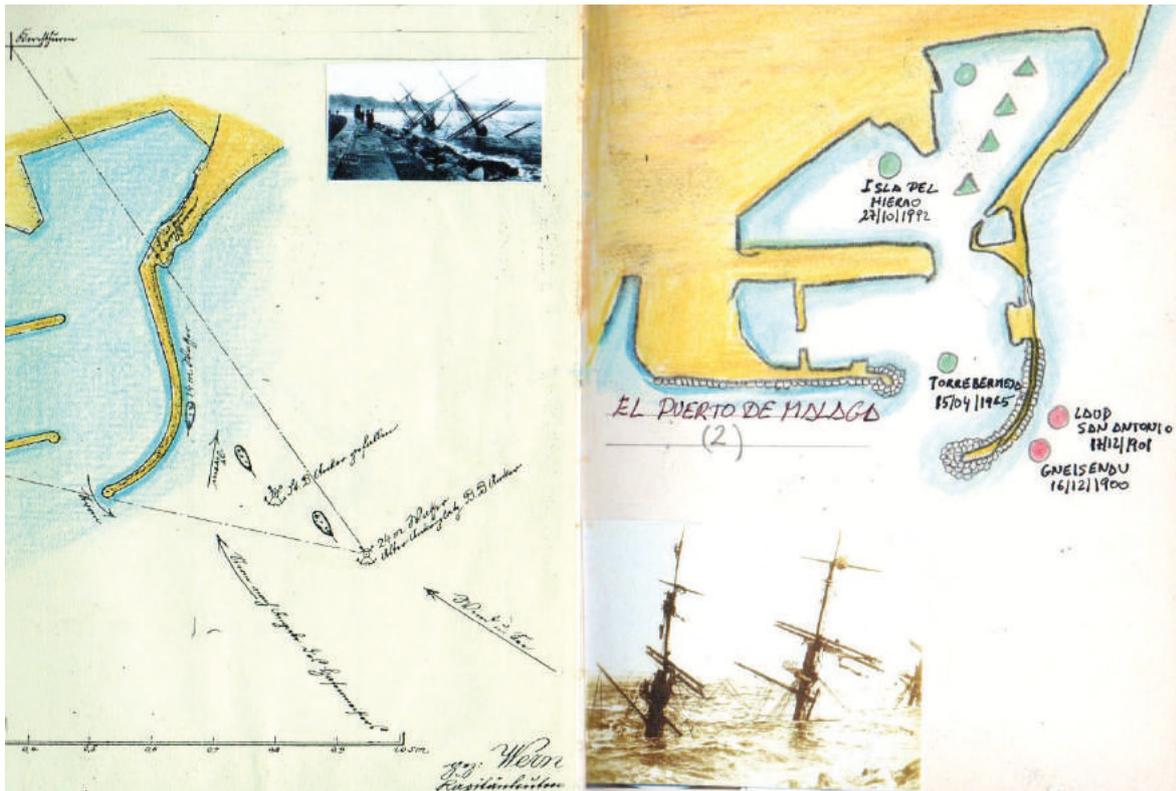
La *Gneisenau*.

El gran naufragio malagueño.

El buque escuela alemán *Gneisenau* tras una embajada extraordinaria en Marruecos, arribó al puerto de Málaga el 13 de noviembre de 1900. La *Gneisenau*, era una hermosa corbeta de crucero –según la clasificación alemana de la época– destinada a labores de instrucción de marinería. Su tripulación estaba compuesta por 19 jefes y oficiales, 51 guardiamarinas, 186 personas entre suboficiales, marineros y personal auxiliar y 210 grumetes, casi niños, que recibían entrenamiento para posteriormente servir como marineros en los buques de la Armada Imperial. En total 466 tripulantes. La corbeta fondeó el 13 de noviembre de 1900 a unos 700 metros al SE del espigón de levante de nuestro puerto, en una zona, según los informes militares alemanes, especialmente adecuada en invierno por la calidad del fondo marino.



Agradecimiento del Káiser a la familia García Herrera tras el naufragio de la *Gneisenau*. Archivo de la familia García Herrera



Cuaderno de campo del autor

El sábado día 15 de diciembre de 1900, las favorables condiciones meteorológicas que habían reinado en la bahía de Málaga durante las últimas fechas, cambiaron. Hacia las cuatro de la tarde, un fuerte aguacero comenzó a caer sobre la ciudad. El viento se encontraba en calma y la *Gneisenau* se mecía debido a una ligera mar de fondo del SE. Se había fondeado el ancla de babor en una profundidad de 24 metros con dos grilletes y medio de cadena (unos 65 metros) en el agua. El oficial de guardia en cubierta anotó en el cuaderno de bitácora que la presión atmosférica era de 772 mm con ligeras fluctuaciones. Al amanecer del domingo día 16, la lluvia seguía cayendo de forma implacable y soplaban una ligera brisa de componente norte. Hacia las 9:30 a. m. se envió a tierra el bote de servicio, una pequeña embarcación a vapor, para recoger a miembros de la colonia alemana en Málaga, que habían expresado su deseo de asistir al oficio religioso del domingo a bordo. El acto tenía previsto su inicio una hora después, a las 10:30 a. m. Mientras, a bordo de la *Gneisenau*, se celebraba la habitual revista dominical, en esta ocasión bajo cubierta debido a la lluvia.

En torno a las 10:15 a. m., la ligera brisa roló del norte al sureste, alcanzando en pocos minutos una intensidad de fuerza 4 en la escala de Beaufort (entre 11 y 16 nudos de velocidad). Finalizada la revista, que había sido más corta que de costumbre debido al oficio religioso, el comandante Krestchmann dio la orden de todos listos para maniobra al ver la creciente intensidad del viento. Eran las 10:20 de la mañana. El sureste soplaban ahora con una intensidad de fuerza 8 con rachas de fuerza 10 (hasta 56 nudos de velocidad, algo más de 100 kilómetros por hora). La corbeta alemana, aproada al temporal, comenzó a sacudirse dando fuertes pantocazos que provocaban esfuerzos y tirones de gran intensidad en la cadena del ancla. Inmediatamente se dio orden a la sala de máquinas de aumentar la presión en la caldera de servicio y encender la otra para salir del fondeadero en el menor tiempo posible. El jefe de máquinas, Richard Prüfer, comunicó al puente que habrían de pasar al menos 45 minutos antes de poder alcanzar la presión de vapor necesaria para arrancar la máquina. Otro hecho que demuestra el desconocimiento a bordo de la proximidad

de un temporal. De haber tenido noticias los marinos alemanes, las calderas hubieran estado encendidas y con presión suficiente, al menos como medida preventiva. En cubierta, siguiendo instrucciones del segundo comandante Berninghaus, se efectuaron los preparativos para zarpar.

A las 10:50 a. m. el ancla comenzó a garrear, es decir, a arrastrarse por el fondo del mar y el buque comenzó a derivar hacia el espigón. El comandante Krestschmann dio la orden que tanto había demorado: soltar la cadena del ancla y dar máquina avante. Al liberarse de su asidero, la *Gneisenau* atravesó el oleaje. Las escasas 35 R.P.M. que la máquina dio a la hélice, hicieron que en un principio el buque respondiese. Sin embargo, la presión se vino abajo casi de inmediato, la máquina se paró y el buque quedó al garete. Finalmente, el comandante Krestschmann dio orden de fondear el ancla de estribor. Pero todo fue inútil. El fondo pedregoso impidió que las uñas del artefacto se afianzaran y el buque, irremisiblemente condenado, se fue sobre la escollera. Exactamente a las 11:05 de la mañana, la popa de la *Gneisenau* golpeó por

primera vez contra la escollera. La colisión produjo una gran vía de agua en la sala de máquinas. Mientras la popa seguía golpeando contra la escollera, unos treinta tripulantes lograron saltar a tierra desde el buque poniéndose a salvo. El personal de máquinas, incapaz de contener el agua que entraba, subió a cubierta. Esto salvó sus vidas ya que minutos después hacía explosión una de las calderas. El buque, ahora situado paralelamente al espigón, golpeó una y otra vez contra el fondo rocoso. Las inmensas olas convirtieron la escollera en un mortal rompeolas. Los botes salvavidas de estribor fueron arriados en un vano intento de alejar a la tripulación del peligrosísimo espacio existente entre el buque y las rocas. El oleaje arrojó despiadadamente a los botes contra la escollera, destrozando a sus tripulantes como si fueran muñecos de trapo.

Años después, Alemania donaría un puente, el actual Puente de Santo Domingo, en agradecimiento a la hospitalidad que la ciudad dispuso a los naufragos de la *Gneisenau*.

1907 fue un año negro para Málaga. Las riadas, mal endémico de la ciudad, se cebaron con ella. Especialmente trágica fue la del



La *Gneisenau* hundida vista de proa. Foto de P. Vindry tomada el 16 de diciembre de 1900. Probablemente el reportaje fue encargado por el Cónsul General de Alemania. El original se encuentra en el legajo del naufragio en el consulado

23 de septiembre, que causó 21 muertos y cuantiosos daños materiales. Los destrozos ocasionados por la fuerza del agua fueron terribles. El puente de la Aurora fue barrido por la corriente. Sus restos taponaron los ojos del puente de Santo Domingo de forma que el nivel de las aguas ascendía violentamente al llegar a este punto, finalmente, el puente se vino abajo.

Comenzaron a llegar ayudas a los damnificados. El pueblo alemán, que no había olvidado el comportamiento de la ciudad con sus compatriotas de la *Gneisenau*, decidió emplear los donativos en la construcción de un nuevo puente que sustituyese al de Santo Domingo. La idea partió de la colonia alemana en Málaga y la suscripción fue encabezada por el propio káiser Guillermo. La sociedad Martos y Cía. presentó un proyecto que fue aprobado el 12 de agosto de 1908. Las obras comenzaron un año después, siendo entregado el puente a la ciudad el 16 de diciembre de 1909, coincidiendo con el aniversario del naufragio. Bautizado como su antecesor, puente de Santo Domingo, fue –y en la actualidad es– conocido desde el principio por los malagueños, como puente de los Alemanes. De un arco del puente cuelga una placa de mármol con la siguiente inscripción:

«Alemania donó a Málaga este puente agradecida por el heroico auxilio que la ciudad prestó a los naufragos de la fragata de guerra alemana Gneisenau. MCM-MCMIX».

Más información sobre la *Gneisenau* en el nº 3 de *Cuadernos del Rebalaje*.

La varada del Conde Wifredo

El *Conde Wifredo* era uno de los trasatlánticos de la emigración que hacían habitualmente escala en Málaga. El 27 de mayo de 1911, el *Conde Wifredo* fue a embarrancar en el bajo de Las Chapas en la costa de Marbella cuando se dirigía a la ciudad procedente de Nueva Orleans. Llevaba a bordo un pasaje superior a los ciento cincuenta viajeros y una carga de duelas, es decir, tablas para la construcción de barriles y entarimados.

Las primeras noticias de la delicada situación del buque llegaron a Málaga vía telegráfica. Se temió lo peor, aunque finalmente el gran buque pudo salir de la varada y llegar a puerto, eso sí, algo maltrecho.

El siglo XX

Los años de la Primera Guerra Mundial

19 de diciembre de 1916 *Sno*

El vapor noruego *Sno* de 1.823 T.R.B. en viaje de Cardiff a Orán con un cargamento de carbón fue atacado y hundido por un submarino alemán el 20 de enero de 1916. El naufragio se produjo a unas 30 millas al oeste de la isla de Alborán lo cual ubicaría más o menos al sur del límite de las provincias de Málaga y Granada.

2 de mayo de 1917 *Sagunto*

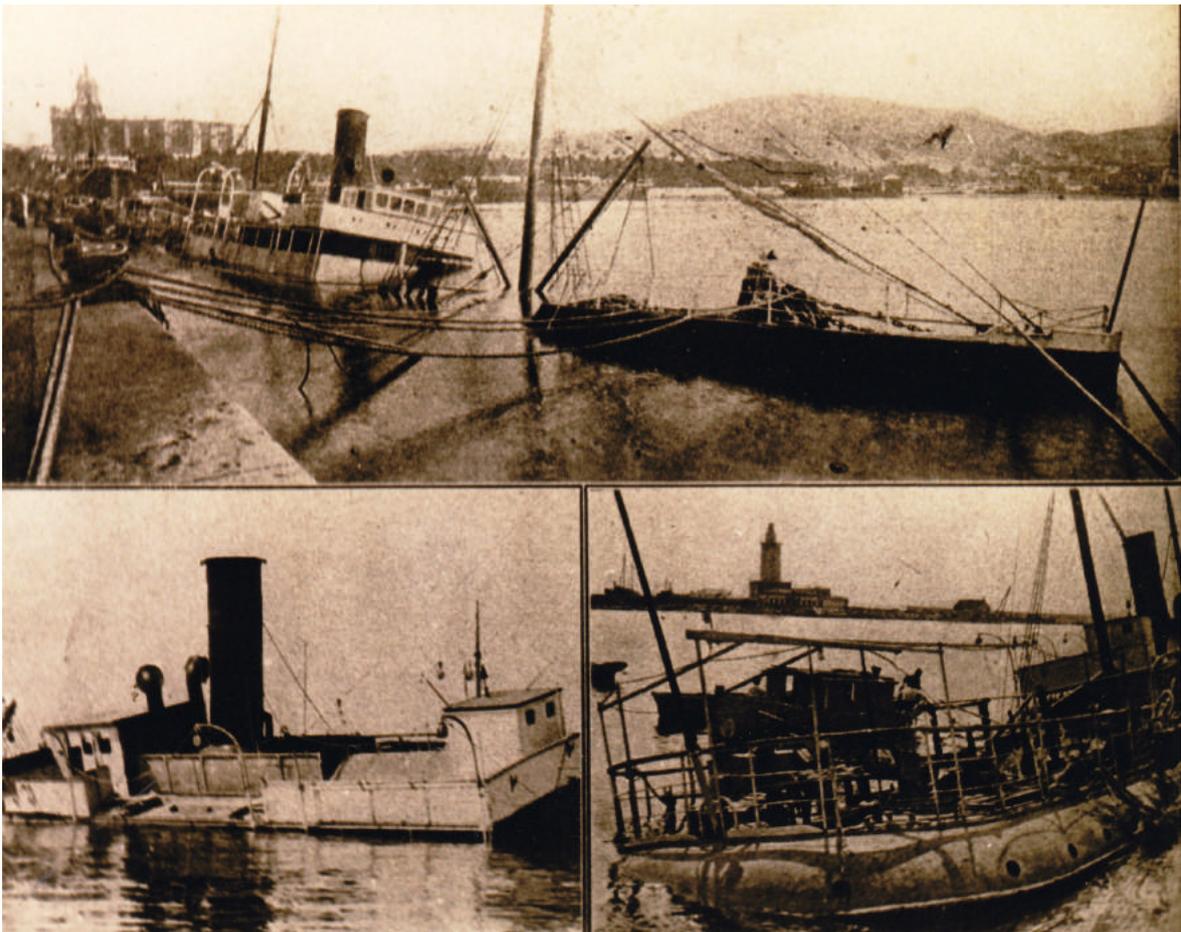
El *Sagunto* (así se llamaba el barquito) estuvo en servicio durante 93 años, desde 1875 hasta 1963. Recorrió cientos de millas náuticas, transportó a miles de pasajeros por todas las líneas marítimas españolas y prestó servicios con las letras CM ondeando a popa sobre el pabellón nacional durante cuatro guerras, en muy penosas circunstancias. Durante la Guerra de África fue hundido en el puerto de Málaga para sofocar un incendio que se produjo a bordo cuando estaba cargado de latas de gasolina destinadas al ejército. Fue también un siniestro muy mediático con amplia repercusión en la ciudad.

29 de octubre 1917 *Namur*

En el momento de su hundimiento en octubre de 1917, el *Namur* fue el mayor buque perdido hasta aquel momento en las costas malagueñas. Tenía una eslora de casi 140 metros, un registro bruto de casi 7000 toneladas y podía transportar 24 pasajeros

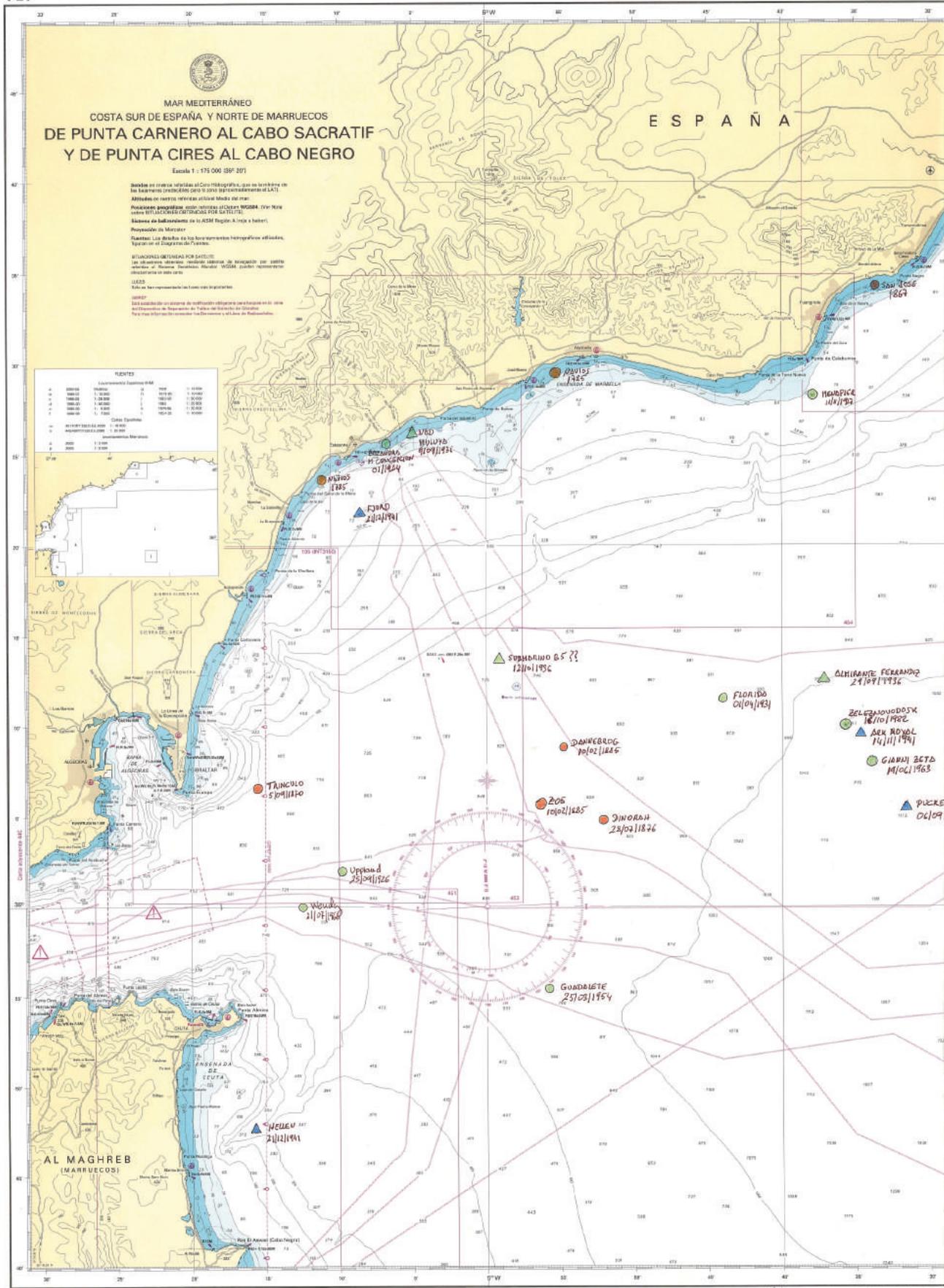


El vapor italiano *Adda*, que sufrió una grave colisión en el Cabo de Gata en 1915. En la segunda foto se puede ver la proa de fortuna construida con maderas en Málaga por carpinteros de ribera, los mismos que construían las jábegas. Los profesionales malagueños de este gremio tenían una bien merecida fama por su destreza. Fotografías del archivo del autor



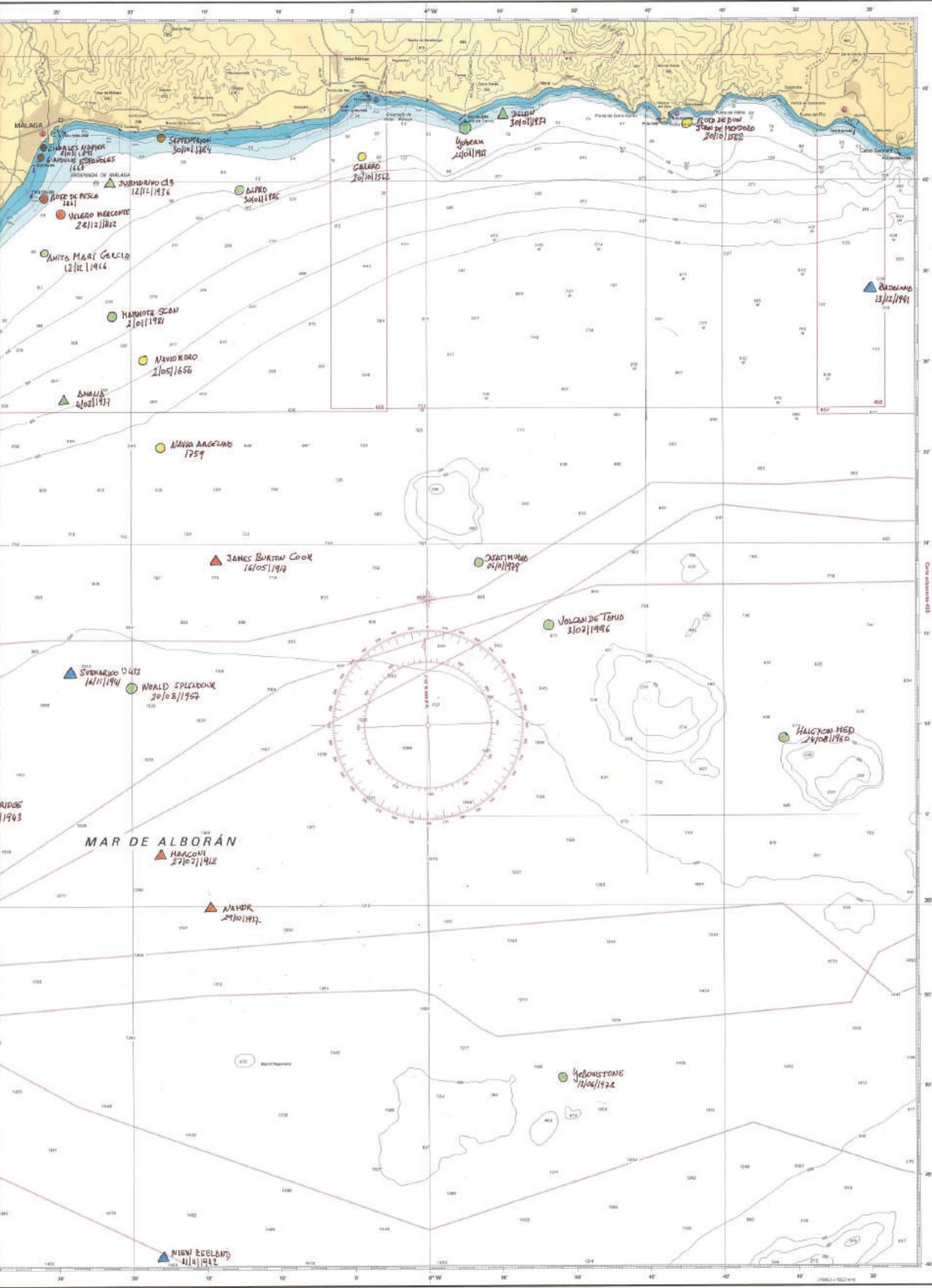
El vaporcito *Sagunto* hundido en el puerto de Málaga tras haber sufrido un incendio durante la Guerra de África. Archivo del autor

457



Carta náutica de la zona occidental del mar de Alborán, publicación del Instituto Hidrográfico de la Marina, con los principales naufragios señalados según las investigaciones del autor

Este material contiene a los datos proporcionados. Para una correcta interpretación de los datos, consulte el manual de instrucciones. La información contenida en este mapa no garantiza la exactitud de los datos. Se reserva el derecho de modificar los datos sin previo aviso.



© 2003 IGN, Edición Revisada 1979
Escala: 1:50,000
IG-101-2

ACTUALIZADO POR MIPRO A LOS NAUIGRAFIOS NAUTICA
REVISADO POR MIPRO A LOS NAUIGRAFIOS NAUTICA
24 ABR. 2010 GRUPO 17

en primera clase y 45 en segunda. Era un trasatlántico mixto de carga y pasaje propiedad de la P&O; la naviera oficial británica para el transporte de correo y fondos entre Gran Bretaña, España, Portugal y el lejano Oriente. El *Namur* fue atacado por el submarino U-35 del célebre as de los submarinos alemanes Lothar Von Arnould de la Perière, cuando navegaba en convoy aproximadamente a unas 45 millas al sur de Málaga. Uno de los marineros falleció durante la evacuación del buque. El resto de los tripulantes y pasajeros fueron recogidos por uno de los destructores de escolta del convoy que los trasladó hasta Gibraltar. El *Namur* había zarpado de Londres el 29 de mayo de 1917 con rumbo al lejano Oriente y transportaba entre otras cosas un importante cargamento de oro, diamantes y rubíes lo que le convierte en objeto de deseo para cazatesoros y expoliadores de diversas nacionalidades. De hecho, ya en 2013 un buque de la armada española procedió a la detención del buque cazatesoros *Endeavour* que, al parecer, estaba llevando a cabo una búsqueda del pecio. Para los cazatesoros digamos que más domésticos (también los hay) decirles que los restos del naufragio están a una profundidad de unos 1000 metros por lo que cualquier intento de recuperar el tesoro del *Namur* es pura fantasía.

11 de noviembre de 1917 *Menapier*

El *Menapier* era un buque británico perteneciente a la naviera Lloyd Royal Belge que se hundió el 11 de noviembre de 1917 a unas dos millas al sur de punta Calaburras tras haber sido abordado por otro buque. Transportaba un cargamento de mineral de hierro que había tomado en Villaricos (Almería) para ser descargado en Gibraltar. El *Menapier* era un extraño buque, un carguero “turret Deck” un tipo de barco con un extraño casco diseñado para pagar menos tarifas a la hora de pasar el Canal de Suez. Hoy en día es un pecio muy visitado por buceadores deportivos. Hace algunos años, dos buzos de combate de la Armada perdieron la vida entre sus restos.

26 de enero 1917 *Yubean*

Probablemente la primera pérdida de una embarcación de recreo de la que tenemos constancia en las costas malagueñas fue la del yate británico *Yubean* que fue a embarrancar en el faro de Torrox el 26 de enero de 1917. Como curiosidad el informe del naufragio indicaba que a bordo del yate viajaba también un chófer para el coche de los señores.



Foto-postal del transatlántico mixto *Namur*, el “barco del tesoro” en las costas de Málaga.
Archivo del autor

27 de febrero de 1918 *Marconi*

El carguero inglés de 7042 toneladas de registro bruto fue atacado y hundido por un submarino alemán a unas 40 millas al sur del Rincón de la Victoria el 27 de febrero de 1918. Navegaba de Marsella hacia Argentina en lastre.

16 de mayo de 1917 *James Burton Cook*

El *James Burton Cook* era un pequeño velero británico de 133 T.R.B que, tras haber descargado mercancía en Málaga, se dirigía al puerto de Cádiz cuando fue atacado por un submarino alemán que lo hundió a cañonazos a unas 25 millas al SSE de Málaga.

1 de enero de 1924 *M. Concepción*

En enero de 1924 se pierde en las playas de Estepona durante un temporal la balandra mercante *M. Concepción*. Su patrón falleció en el naufragio, recuperándose su cadáver.

13 de diciembre de 1928 *El abordaje de los vapores A. Lázaro y Araldo*

No llegó a ser un naufragio, aunque sí un accidente bastante aparatoso. El 13 de diciembre de 1928 el *A. Lázaro* abordó al vapor italiano *Araldo* al sur de la costa oriental malagueña. El *A. Lázaro*, al mando del capitán Pascual Silvestre, había partido de Málaga hacia Melilla con setenta pasajeros, el correo y una partida de carga general. Mientras el *Araldo*, un pequeño vapor italiano, navegaba por la costa malagueña camino del estrecho de Gibraltar; en sus bodegas transportaba un cargamento de duelas desde Civitavecchia al puerto de Sevilla. El capitán Francesco Figori mandaba una tripulación de catorce hombres y, además, figuraba entre sus ocupantes una joven pasajera. Cuando el *A. Lázaro* sólo llevaba una hora y cuarto de navegación, a unas 14 millas del puerto de Málaga, abordó en plena noche al *Araldo*, que, según las crónicas, iba completamente a oscuras, incluyendo las luces de navegación. Aunque el oficial de guardia en el puente y el timonel permanecían

atentos, una tremenda sacudida sorprendió a todos. La proa de la motonave entró por el costado de estribor del pequeño vapor, a la altura de la bodega número 2, abriendo una gran vía de agua y destrozando parte del puente. El *A. Lázaro* sólo presentaba ligeras abolladuras en una plancha de proa y en otra bajo la línea de flotación. No obstante, entre el pasaje, que estaba en cubierta, se desató de inmediato el pánico.

Uno de los grandes expertos en la historia de la Trasmediterránea, don Laureano García, escribe:

Por el contrario, el vapor italiano amenazaba con hundirse, por lo que sus ocupantes se dispusieron a abandonarlo en un pequeño bote. Sin embargo, el bote hacía agua y desde el A. Lázaro tuvieron que mandar uno de sus botes salvavidas a recogerlos. El buque italiano, milagrosamente, se mantenía a flote y su cargamento de madera bien pudo contribuir a ello. Sus 16 ocupantes, una vez a bordo del correo, fueron atendidos por la tripulación española. Poco después de las nueve de la noche, y gracias a la telegrafía del vapor Villarreal, que estaba descargando en el puerto de Málaga, se pudo conocer el accidente y los primeros detalles. De madrugada, y una vez estabilizada la situación, el capitán del A. Lázaro decidió dar remolque al Araldo, poniendo rumbo a Málaga. Muy despacio, para que no aumentaran los daños, comenzó el remolque, que se complicó en varias ocasiones por la rotura de hasta cuatro estachas. A las seis de la mañana del viernes 14 llegaban ambos buques a la capital andaluza. El maltrecho vapor quedó atracado en el muelle transversal de Poniente, permaneciendo a su cuidado un oficial y dos marineros del A. Lázaro, que prohibieron la entrada a la tripulación italiana. Tanto el pasaje como el correo y la carga, fueron transbordados al V. Puchol, mandado por el capitán Navarrete.

El *A. Lázaro* pudo ser reparado pero el *Araldo* fue declarado pérdida total y posteriormente desguazado.

1 de abril de 1931 *Florida*

El transatlántico francés *Florida* atracó el 1 de abril de 1931 en el puerto de Málaga tras haber sido abordado por el portaaviones británico *Glorious*, unas millas al sur de Málaga el miércoles santo de 1931. Murieron 41 personas en el accidente de las cuales 9 fueron sepultadas en Málaga. Las otras fueron sacadas del mar días después. ¿Recuerdan la pajarera de los jardines de Puerta Oscura?

Muchas mañanas de domingo, de crío, pasé largos ratos contemplando los pájaros exóticos que albergaba aquel jaulón. El mayor número de ellos procedían del *Florida*, el barco venía de Sudamérica y de allí traía un cargamento de aves exóticas. Y al igual que aquellos pasajeros que fallecieron y que encontraron en Málaga el lugar de su última morada, los pájaros se quedaron para siempre en nuestra ciudad, al sol del Mediterráneo.



El transatlántico *Florida* en el puerto de Málaga tras haber sido abordado por el portaaviones *Glorious*. Fotografía publicada en diversas revistas gráficas nacionales de la época. Archivo de Francisco Pérez Triano



El transatlántico *Florida*. Detalle de los daños. Publicada en diversas revistas gráficas nacionales de la época. Archivo de Francisco Pérez Triano

Guerra Civil

La Guerra Civil Española dejó en nuestras costas un buen número de buques destruidos, tanto civiles como militares, además supuso la pérdida de tres unidades navales de primer orden de la República. La destrucción de estos tres buques debilitó notablemente el poder operativo de la escuadra republicana y causó la muerte de 170 marinos de guerra españoles, algunos de ellos especialistas en submarinos.

De forma cronológica estos son los naufragios que acabamos de mencionar:

Hundimiento del destructor

Almirante Ferrándiz

Desde el alzamiento militar hasta el 29 de septiembre de 1936 la escuadra republicana bloqueaba el estrecho de Gibraltar. El general

Mola ordena a la División de Cruceros que rompa el bloqueo y son enviados a la zona el crucero *Almirante Cervera* y el modernísimo crucero *Canarias*. Ese 29 de septiembre ambos buques se encuentran con los destructores republicanos de la clase Churruca, *Gravina*, *A. Ferrándiz* y *Churruca* que están llevando a cabo labores de bloqueo en el Estrecho. El *Churruca* consigue evitar el enfrentamiento con un enemigo muy superior, pero el *Ferrándiz* es batido sin piedad por la artillería del *Canarias* (cañones de 203 mm) a una distancia de unas 11 millas aproximadamente. Alcanzado en repetidas ocasiones, el *Ferrándiz* se incendió y finalmente se hundió a una distancia de unas 16 millas al sur de punta Calaburras. 98 de sus hombres perecieron en el combate. Los supervivientes fueron recogidos por el *Canarias* y por un transatlántico francés.



El destructor republicano *Almirante Ferrándiz* arde al sur de la Cala de Mijas tras ser atacado por el crucero *Canarias*.

Foto tomada por el marinero Lobatón de la dotación del crucero *Canarias*.

Archivo de la familia Domínguez Lobatón

Los supervivientes del *Almirante Ferrándiz* son recogidos por el crucero *Canarias*.

Fotografía tomada por el marinero Lobatón de la dotación del crucero *Canarias*.
Archivo de la familia Domínguez Lobatón



Desaparición del submarino B-5

El 12 de octubre de 1936 desaparece sin rastro en aguas malagueñas el submarino B-5 uno de los seis sumergibles de la clase B construidos para la Armada a principios de los años 20. Aún hoy en día la desaparición del B-5 constituye uno de los grandes misterios dentro de la historia naval española. La hipótesis con más adeptos es que el submarino fue víctima de un ataque aéreo en aguas de Estepona el 12 de octubre de 1936. El sumergible se encontraba entonces de patrulla por aguas aproximadamente al sur de Estepona cuando, de improviso, dejó de transmitir su posición. A partir de ese momento, jamás se volvería a conocer su paradero.

El 12 de octubre, el submarino se hallaba en superficie, de patrulla, a la altura de Estepona, cuando fue avistado por un hidro D-4 que pilotaba el teniente de navío Ruíz de la Puente. El B-5 se sumergió inmediatamente para evitar ser atacado, pero ya era tarde. El hidro realizó varias pasadas sobre el lugar lanzando una carga de profundidad y varias bombas de 50 kg. Otro Dornier Wal se unió al ataque sin ya volver a ver al submarino, sólo una gran mancha de aceite.

Otra versión apuntaría a la defección de su comandante, el capitán de corbeta Carlos Barreda Terry. Existe la posibilidad de que Carlos Barreda intentara hacerse con el control del submarino para integrarlo en la escuadra nacional y que durante la lucha con la tripulación se acabara produciendo la pérdida de la nave. No es el único caso que se dio durante la Guerra Civil. Sea como fuere el B-5 se hundió, desapareció para siempre y sus restos reposan en algún punto de los fondos marinos malagueños.

Hundimiento del submarino C-3

El C-3 era uno de los submarinos de la clase "C" que en 1936, cuando se produjo el alzamiento militar, quedó del lado de la República. En diciembre de 1936 al poco tiempo de haber zarpado de Málaga, se hundió tras sufrir una violenta explosión. Más

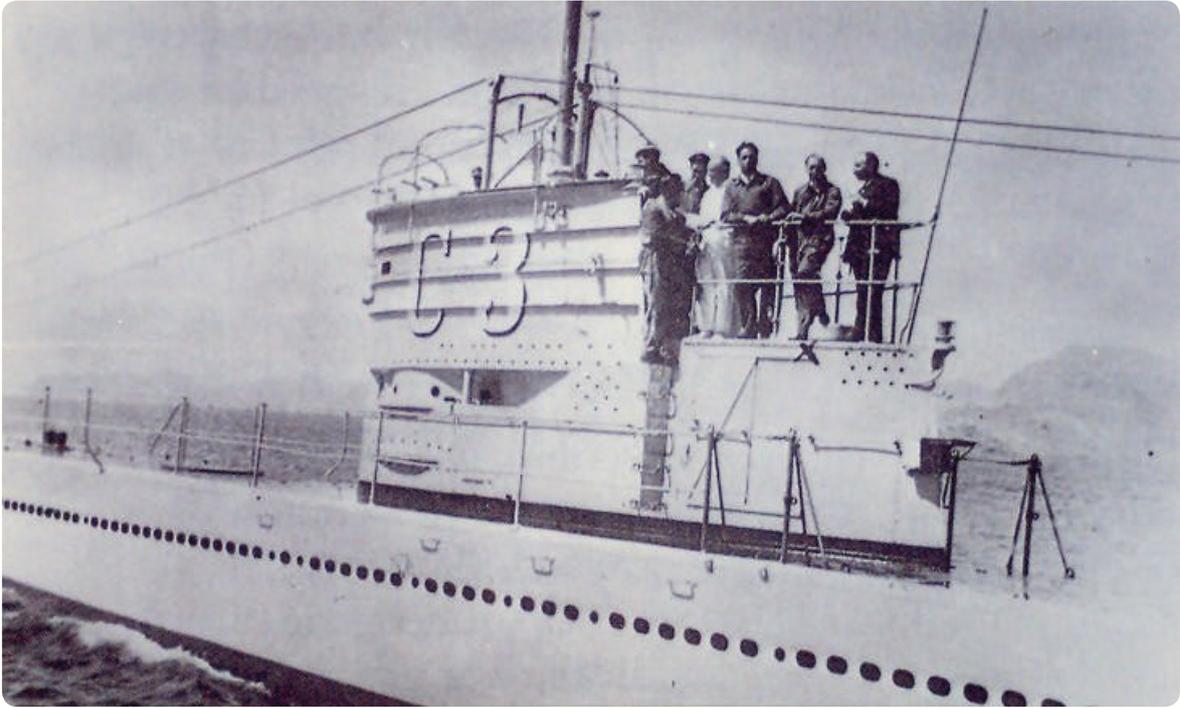


Las manchas de gasoil procedentes de los tanques del submarino C-3 en la superficie del mar.

Foto de Samuel Segura/Natura Dive

tarde se supo que el buque fue torpedeado por el submarino alemán U-34 al mando del teniente de navío Harald Grosse que regresaba de Cartagena, zona en la que había estado desarrollando una misión secreta que había sido bautizada como Operación Úrsula. De los tripulantes del C-3, 37 se hundieron con el submarino, otros tres se salvaron y fueron recogidos por pesqueros malagueños que faenaban en la zona. En 1997, 61 años después del hundimiento, el abogado malagueño Antonio Checa observó mientras pescaba que en un determinado punto a unas cuatro millas al SE del puerto de Málaga afloraba en la superficie del mar manchas de gasoil. Antonio me lo describió un día diciéndome que "aquello olía como una gasolinera". Gracias a su tenacidad se pudo confirmar que el gasoil fluía del casco del submarino C-3 siendo confirmado el hallazgo por el buque de la Armada Española *Poseidón*.

El C-3 había permanecido olvidado durante 61 años. Se llegó incluso a difundir la historia durante el final de la guerra civil de que había sido rebotado y puesto de nuevo en servicio. Incluí este hecho en mi carta de *Los Naufragios en la Provincia de Málaga* como hundido y posteriormente rebotado según la versión que me había referido un antiguo tripulante del también hundido *Almirante Ferrándiz*. El hallazgo estuvo desde un primer momento rodeado de polémica acerca de quién tenía las competencias sobre el buque hundido, qué se debía hacer con los restos del mismo y otras cuestiones que suelen surgir



El submarino C-3 poco antes de hundirse al sur de El Palo en 1936. Foto de la Armada Española

en estos casos. Finalmente, no se ha llevado a cabo ninguna acción y el C-3 reposa al sur de la barriada malagueña de El Palo. Más información sobre este hundimiento puede encontrarse en *Cuadernos del Rebalaje* nº 33.

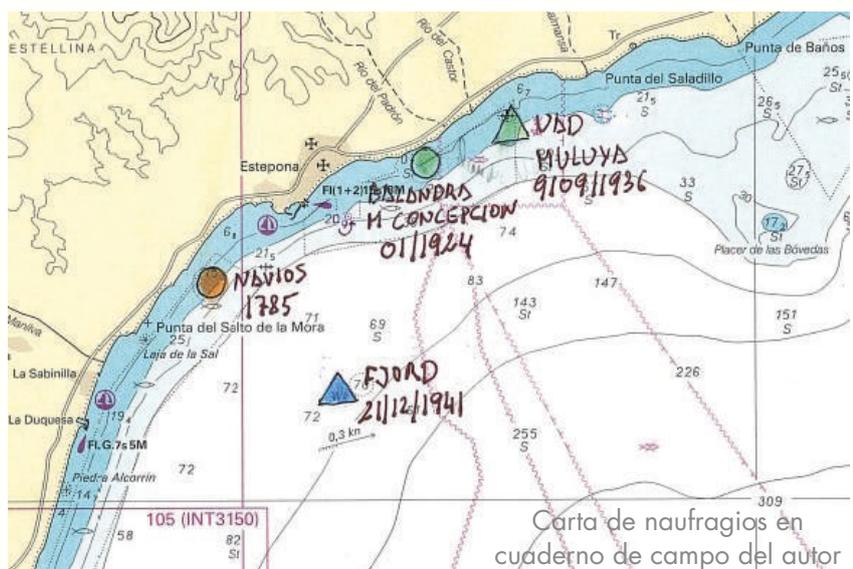
Otras acciones navales de la Guerra Civil en las costas de Málaga

Además de los tres naufragios descritos se produjeron en las costas malagueñas otras acciones navales durante el conflicto que supusieron la pérdida de diversos buques.

- El 10 de octubre de 1936 acontece en la costa de Manilva un combate naval entre el crucero *Almirante Cervera* y los guardacostas de la República *Uad Lucus*, *Uad Muluya* y la lancha de Tabacalera J-5 que estaba siendo también utilizada como guardacostas. Las tres unidades republicanas estaban atacando a las tropas nacionales que operaban en la zona. Acudió en su auxilio el *Almirante Cervera*, que con su artillería secundaria (la principal estaba descalibrada) acabó destruyendo a las tres pequeñas unidades navales republicanas. Los restos del *Uad Lucus* y del *Uad Muluya* están señalados en los derroteros españoles como restos

de naufragio en la desembocadura del río Velerín.

- El 30 de enero de 1937 es destruido por hidroaviones del bando nacional el vapor correo *Delfín*, de la Compañía Trasmediterránea. El barco había embarrancado entre Torrox y Nerja, ligeramente al este de la punta de Torrox, tras haber sido torpedeado por el submarino General Sanjurjo. Hoy en día sus restos son perfectamente visibles desde la carretera nacional 340 e incluso se puede bucear en los mismos sin mucha dificultad por estar a muy poca profundidad.
- En el puerto de Málaga fueron autohundidos por el ejército popular los mercantes *Artabro* (buque hospital republicano), *Naranco* y *Xauen*. Estos buques fueron reflotados y reparados después de la guerra. De igual forma en el puerto resultaron destruidas por diversas causas las lanchas I-2 e I-4.
- El 4 de febrero de 1937 es destruido por el crucero *Canarias* el pequeño pesquero malagueño *Amalia*. El gran buque de guerra solía apresar de cuando en cuando a algún pesquero de poblaciones afectas a la República y tras prenderle fuego los pasaba por encima.



Carta de naufragios en cuaderno de campo del autor



El vapor correo *Delfín*, hundido en Torrox durante la Guerra Civil española



Los buques de la escuadra sublevada se dedicaron a destruir el tráfico marítimo civil de la república ya que así se conseguía restringir el suministro de alimentos a la población civil. Por lo general, los pesqueros eran hundidos pasándolos por la quilla para no gastar munición. Foto tomada por el marinero Lobatón de la dotación del crucero *Canarias*. Archivo de la familia Domínguez Lobatón



La Segunda Guerra Mundial

Puerto de Málaga durante la Segunda Guerra Mundial. Archivo del autor

La cantidad de acciones navales, golpes de mano, pequeños combates, tanto navales como aéreos, que se produjeron en las costas de la provincia de Málaga durante la Segunda Guerra Mundial es sorprendente y para describir las mismas sería necesario un libro. La explicación de tal cantidad de eventos bélicos hay que encontrarla en la proximidad del peñón de Gibraltar, base naval de la Royal Navy y del estrecho de Gibraltar, puerta de entrada de los submarinos alemanes a sus cazaderos del Mediterráneo.

Algunas de estas acciones tuvieron como consecuencia el naufragio de los buques que en las mismas se vieron involucrados. Cronológicamente ordenados estos fueron los principales:

21 de diciembre de 1941.

Hundimiento del *Fjord*

La historia del hundimiento del gran carguero noruego *Fjord* cerca de Estepona, a menos de dos millas y media del puerto de esta localidad malagueña, fue uno de esos episodios oscuros de la Segunda Guerra Mundial que pudo costarle a nuestro país más de un dolor de cabeza.

Para su tiempo el *Fjord* era un gran mercante con una eslora de 110 metros, 4032 T.R.B. y casi 6000 de peso muerto. Estaba al mando del capitán Halfdan Tønder y cuando fue hundido navegaba de Aguilas, puerto en el que había cargado seis mil toneladas de mineral de hierro, a Barrow con escala en Gibraltar. Tenía una tripulación de 36 hombres. Exactamente a las 20:33 horas del día 2 de diciembre de 1941 el *Fjord* fue atacado por el U-557 que lo torpedeó. El *Fjord* se hundió en unos instantes (probablemente debido a la naturaleza de su cargamento) y 14 de sus tripulantes perdieron la vida, entre ellos su capitán. Los 22 restantes, tras saltar por la borda (no hubo tiempo de arriar los botes salvavidas) consiguieron agarrarse a dos balsas salvavidas que habían quedado a flote tras el hundimiento y alcanzar la costa de Estepona sin mucha dificultad.

El cónsul del Reino Unido en Málaga puso el grito en el cielo y pidió explicaciones a todo el mundo. La cuestión era muy simple: ¿cómo era posible que un submarino alemán estuviera de patrulla y realizara una acción de guerra contra un buque aliado a apenas dos millas de la costa, dentro de la jurisdicción de un país neutral? Fue un asunto realmente delicado.

Una observación para los amigos que os guste bucear en los restos del *Fjord*. Este buque, a pesar de ser noruego, navegaba para el gobierno inglés como casi todos los barcos de las naciones invadidas por los nazis. Los restos del *Fjord* son por tanto una tumba de guerra y debemos tratarlos con el respeto debido.

14 de noviembre de 1941.

Naufragio del portaaviones *Ark Royal*

Nadie o casi nadie recuerda estos hechos. Lo que vamos a relatar aquí y ahora es uno de esos hechos históricos perdidos en la memoria. Todos los informes militares disponibles al respecto indican que el lugar aproximado en el que se produjo este drama es un punto que se encuentra a unas 30 millas náuticas al este del peñón de Gibraltar. Yo lo sitúo en un área de unas cuatro o cinco millas cuadradas ubicada a una distancia de la costa malagueña de unas 30 o 35 millas náuticas entre los meridianos de la punta de los Ladrones a de la punta de Calaburras. En esa zona hay una profundidad media de unos 1000 metros y efectivamente se encuentra a unas 30 millas aproximadamente al este de Punta Europa (Gibraltar).

El 13 de noviembre de 1941 la denominada Task Force H, una escuadra formada por los portaaviones *Ark Royal* y *Argus*, el acorazado *Malaya*, un crucero y siete destructores de escolta regresaban a Gibraltar tras haber lanzado un contingente de 34 Hurricanes con destino a Malta. A media mañana de aquel 13 de noviembre el peñón de Gibraltar fue avistado en el horizonte lo cual significaba que en una hora y media la escuadra estaría fondeada a resguardo del Peñón.

El submarino U-81 era un VII-C que había entrado en servicio en abril de ese mismo año de 1941. Había sido puesto al mando del Kapitänleutnant Zur See (Teniente de navío) Friedrich Guggenberger. El cuatro de noviembre zarpó de Brest y durante la madrugada del 12 de noviembre cruzó el estrecho de Gibraltar navegando en superficie. A primeras horas de la mañana el U-81 entró en el cazadero.

Los submarinos U-81 y U-205 fueron informados por un avión de reconocimiento italiano de la presencia de la escuadra inglesa que navegaba hacia el oeste. Los lobos grises se prepararon para la cacería y al amanecer del día 13 el U-205 atacó lanzando tres torpedos que fallaron sus blancos. Tanto el *Argus* como el *Ark Royal* habían lanzado patrullas aéreas como prevención de ataques submarinos. Tras haber avistado los torpedos lanzados por el U-205 seis biplanos torpederos Swordfish despegaron del *Ark Royal* pero no pudieron localizar al submarino alemán.

Al mediodía, el teniente de navío Guggenberger atacó lanzando cuatro torpedos en abanico al *Malaya*. Justo en el momento del disparo, el *Ark Royal* cambió de rumbo para que aterrizara una de sus patrullas y probablemente se interpuso entre el *Malaya* y el U-81. Uno de los torpedos impactó en el costado de estribor del *Ark Royal*, a la altura de la sala de calderas condenando a muerte al gran portaaviones británico. La mayor parte de la tripulación fue evacuada por los destructores de escolta y a bordo quedó un pequeño grupo de tripulantes para gobernar el buque mientras era remolcado. Todo fue en vano. Catorce horas después del ataque, el *Ark Royal* se hundió en la posición que antes indicamos. Murió un único tripulante a consecuencia de la explosión del torpedo. Eran las seis y cuarto de la mañana del 14 de noviembre cuando se hundió para siempre. Es el mayor buque que se ha hundido en las costas de la provincia de Málaga y uno de los mayores en las costas españolas.

Los destructores de escolta persiguieron al U-81 durante horas y le lanzaron un total de 200 cargas de profundidad. Sin embargo, el hábil Guggenberger (que llegó a ser Almirante y Jefe de Estado Mayor en la OTAN tras la guerra) pudo burlar el ataque y escapó.

Los restos del *Ark Royal* fueron descubiertos por un equipo de la BBC hace unos años. Se hundió escorándose poco a poco hasta que dio la vuelta quedando “quilla al sol”, en ese momento la cubierta de vuelo se



La tripulación del portaaviones *Ark Royal* abandona el barco mientras el mismo se hunde al sur de Punta Calaburras. Imperial War Museum

desprendió arrancando también un trozo de la proa del portaaviones así como toda su superestructura. De hecho, está en el fondo del mar casi en una pieza y rodeada por miles de fragmentos del buque. En el inmenso campo de restos que rodea al casco del portaaviones es posible ver incluso alguno de sus aviones *Swordfish*.

16 de noviembre de 1941.

Hundimiento del U-433

El U-433 fue uno de esos submarinos de vida muy corta y sin ninguna trascendencia. Realizó dos patrullas de combate y durante la segunda fue hundido al sur de Málaga por una corbeta británica con base en Gibraltar. Estaba al mando de un joven alférez de navío, Hans Ey, quien durante su primera patrulla torpedeó a un buque al que causó graves averías pero que no se llegó a hundir: el *S.S. Bestum*.

El 8 de noviembre de 1941 zarpó de St. Nazaire rumbo al Mediterráneo para unirse

al grupo Arnould compuesto por el U-81, el U-205 y el U-565. Durante la madrugada del 14 al 15 de noviembre el U-81 cruzó el estrecho de Gibraltar mientras el resto de submarinos huían de las corbetas y destructores de la Royal Navy que buscaban enfurecidos al U-81 por haber hundido al *Ark Royal*.

En la mañana del día 16 el U-433 intentó atacar a un convoy que había zarpado de Gibraltar rumbo al este. Sin embargo, antes de que pudiera lanzar ni un solo torpedo fue atacado por la corbeta *HMS Marigold* con base en Gibraltar y al mando del teniente de navío John Renwick. Tras un breve combate al cañón, el U-433 se sumergió pero el pequeño buque inglés obligó al submarino a salir a la superficie con cargas de profundidad. Seis marinos alemanes murieron en el ataque y otros 38 cayeron prisioneros incluyendo al alférez de navío Ey. El U-433 se hundió a 30 millas al sur de Málaga, concretamente en los 36° 13' N y 04° 24' W. Sus restos descansan a algo más de 1000 metros de profundidad.



La corbeta británica *Puckeridge*, hundida por el submarino alemán U-617 al SSW de Fuengirola con un elevado saldo en pérdida de vidas humanas. Imperial War Museum

9 de septiembre de 1943.

El *HMS Puckeridge*

El 12 de septiembre de 1943 el U-617, uno de los más legendarios submarinos de la armada alemana acabó varando cerca de Melilla para evitar ser capturado por los buques británicos que iban tras su pista.

Tres días antes de ser destruido, el U-617 torpedeó y hundió al destructor británico *HMS Puckeridge* a unas 27 millas al SSW de Fuengirola, muy cerca de donde está hundido el *Ark Royal*. El destructor se dirigía a Orán con importante documentación cuando recibió dos torpedos del U-617. Sesenta y uno de sus tripulantes murieron en el ataque y otros 129 fueron rescatados. Era el 9 de junio de 1943, tan solo dos años después de que el buque británico entrara en servicio. Otra tumba de guerra más en el fondo del mar de Alborán.

La segunda mitad del siglo XX

20 de agosto de 1957

Hundimiento del World Splendour

El petrolero liberiano *World Splendour* en viaje desde Fawley (Reino Unido) a Mena Al Ahmadi (actual Kuwait) se hundió a unas treinta millas al sur de Málaga tras haber sufrido varias explosiones en sus tanques el 20 de agosto de 1957. Siete tripulantes resultaron muertos y otros 68 pudieron ser rescatados por otros buques.

24 de agosto de 1960 *Halcyon Med*

El vapor libanés *Halcyon Med* resultó partido en dos al sur de Málaga el 24 de agosto de 1960 tras haber sido abordado en una densa niebla por el petrolero *Esso Switzerland*. No hubo víctimas.



El petrolero liberiano *World Splendour*, destruido por una explosión al sur de Málaga. Archivo del autor

19 de junio de 1963 *Gianni Zeta*

El mercante italiano *Gianni Zeta* se hundió al sur de Fuengirola el 19 de junio de 1963 tras haber sido abordado en una cerrazón de niebla por el petrolero noruego Fosna. No hubo víctimas mortales. El *Gianni Zeta* navegaba de Casablanca (Marruecos) a Sète (Francia) con un cargamento de fosfatos y con pasaje.

12 de diciembre de 1966

El pequeño pesquero *Anita Mari García* fue abordado por el mercante *Toralín* que lo partió en dos mientras pescaba al sur de Torremolinos el 12 de diciembre de 1966. Tres de sus tripulantes perdieron la vida en el naufragio.

6 de noviembre de 1979 *Djatamulia*

El gran mercante indonesio *Djatamulia* sufrió gravísimos daños en su casco y superestructuras tras haber sido abordado por el mercante israelí *Tel-Aviv* el 6 de noviembre de 1979 a unas 35 millas al sur de Málaga.

Hubo un muerto y varios heridos graves. El *Djatamulia* permaneció varios meses en el puerto de Málaga hasta que fue declarado pérdida total constructiva y desguazado en Valencia.

2 de enero de 1981 *Mammoth Scan*

El mercante danés *Mammoth Scan* se hundió al sur de Málaga tras habersele impedido la entrada a este puerto el 2 de enero de 1981. Venía a remolque desde Abu Dhabi (EAU) para ser reparado en Leer (Alemania) tras haber sufrido un gran siniestro mientras descargaba mercancía en Abu Dhabi cuando un fuerte temporal le volvió a ocasionar graves daños y acabó hundiéndose.

16 de octubre 1982 *Zheleznovodsk*

El buque factoría ruso *Zheleznovodsk* se hundió a unas 35 millas al sur de Fuengirola el 16 de octubre de 1982 tras haber sido abordado por un gran mercante chino. No hubo víctimas mortales.



El remolcador *Torrebermeja* tras su reflotación. Archivo del autor

16 de abril de 1985 Remolcador *Torrebermeja*

Hundido en el puerto mientras maniobrababa con un barco norteamericano, pudo ser reflojado y adquirido por una empresa local del sector naval.

30 de enero de 1986 *Alpro*

El pequeño mercante español *Alpro*, con un cargamento de mineral de hierro y navegando de Melilla a Málaga se hundió a unas 6 millas al sur de Benajárfes durante un violento temporal de levante el 30 de enero de 1986. Toda la tripulación, siete personas, perecieron en el hundimiento.

27 de octubre de 1992 *Isla del Hierro*

El buque de carga rodada *Isla del Hierro* se hundió en el puerto de Málaga tras colisionar contra la escollera del puerto el 27 de octubre de 1992. Procedía de Melilla y no hubo víctimas. La causa alegada para la colisión fue la presencia de bolicheros ilegales en la entrada del puerto de Málaga. El buque fue declarado pérdida total por la compañía aseguradora y

vendido a otra naviera que lo reparó y puso de nuevo en servicio.

3 de julio de 1996 *Volcán de Tamia*

El buque de carga rodada *Volcán de Tamia* se hundió al sur de Nerja en la madrugada del 3 de julio de 1996 tras haber sido abordado por el portacontenedores *Ever Reah* de la naviera coreana Evergreen. Hubo un muerto y siete heridos de diversa consideración.

15 de marzo de 1997 *Gulsum Ana* / *Theodoros S.*

El último gran accidente marítimo en la provincia durante el siglo XX tuvo lugar aproximadamente al sur de Cabo Pino el 15 de marzo de 1997 cuando dos grandes bulkcarriers, el *Gulsum Ana* y el *Theodoros S.* colisionaron quedando el segundo casi partido en dos por el impacto. Pudo ser remolcado a Cádiz donde fue declarado pérdida total constructiva. El *Gulsum Ana* entró de arribada forzosa a Málaga y posteriormente pudo ser reparado.



El mercante *Alpro* que se hundió con toda su tripulación al sur de Benajárfes en 1986.
Archivo del autor



El mercante *Volcán de Tamia* hundido al sur de Nerja tras sufrir un abordaje en el verano de 1996.
Archivo del autor

Libros sobre naufragios en las costas de Málaga

Llama la atención la casi total ausencia de obras específicas sobre naufragios en las costas de Andalucía. Hay tres o cuatro libros monográficos sobre un determinado naufragio y algunos generalistas que incluyen apartados dedicados a naufragios acaecidos en nuestras costas. Algo lamentable si tenemos en cuenta el riquísimo patrimonio sumergido existente en nuestro litoral y su importancia histórica.

Relación de textos en los que se pueden encontrar referencias sobre naufragios en las costas de Andalucía en general y malagueñas en particular:

- *Sucesos marítimos ocurridos en la costa de la provincia de Málaga. Colección de efemérides navales.* Guillermo Rittwagen. Imprenta del Ministerio de Marina. Madrid, 1915.
- *Naufragio, Crónicas del Mar y la Muerte.* Fernando José García Echegoyen. Publicaciones del Proyecto Valbanera. Málaga, 1993.
- *Historia, Mitos y Leyendas de los Naufragios en las Costas Españolas.* Fernando José García Echegoyen. Fundación Lamet. Madrid, 1995.
- *Dictionary of Disasters at Sea During the Age of Steam. 1824-1962.* Charles Hocking (F.L.A). Sin duda alguna y con diferencia el mejor libro de naufragios de la historia. Un diccionario de casi 800 páginas con miles de naufragios de todo tipo de buques (con excepción de submarinos), de guerra, pesqueros o mercantes a partir de 500 toneladas de registro. Para mí ha sido desde

hace 25 años un compañero fiel, una guía, una fuente inagotable de información. Fue publicado por el Lloyd's en 1969 y reeditado en 1990 por The London Stamp Exchange. De cuando en cuando aparece algún ejemplar por Internet pero a unos precios muy elevados (de 300 libras para arriba). En definitiva, una obra maestra.

- *Modern Shipping Disasters. 1963-1987.* Norman Hooke. Es la continuación del anterior. Otro diccionario de naufragios. 540 páginas de naufragios modernos. Una obra maestra como casi todo lo que hace el Lloyd's de Londres.
- *The Lloyd's War Losses. The First World War.* Durante las dos guerras mundiales, el Lloyd's de Londres llevaba la relación de buques perdidos por acción de guerra en unos volúmenes denominados *Los Libros de Pérdidas de Guerra del Lloyd's*. Estos libros han sido publicados en edición facsímil y, aparte de ser una preciosidad, son una fuente inagotable de información. El dedicado a la Primera Guerra Mundial estaba escrito a mano.
- *The Lloyd's War Losses. The Second World War.* El dedicado a la Segunda Guerra Mundial está publicado en dos volúmenes. El primero dedicado a mercantes y el segundo a unidades navales, buques averiados y buques desaparecidos. Naturalmente estos libros están publicados por el Lloyd's de Londres.
- *U-Boat Operations of the Second World War.* Kenneth Wynn. También dos volúmenes con el historial de guerra completo de todos los submarinos alemanes durante la Segunda Guerra Mundial incluyendo sus presas y buques hundidos. Un trabajo de referencia indispensable.
- *The Atlas of Shipwrecks and Treasures.* Nigel Pickford. Está en inglés, pero siendo un libro eminentemente visual es muy asequible para cualquier aficionado. Está compuesto por una preciosa colección de mapas de naufragios y se dan datos de unos 10000 pecios. Un libro bonito, ameno, para todas las edades y una excelente forma de iniciarse en esta faceta de nuestra historia marítima. Este atlas es fácilmente localizable en Internet.



La parada fin de semana. Acuarela. 50 x 70 cm

- *Naufraios de la Armada Española* del capitán de navío don Cesáreo Fernández Duro. Probablemente sea el mejor libro de naufragios publicado en español. El autor fue marino, hombre de armas y de letras y probablemente el mejor publicista naval que ha tenido España. Recomiendo leer su biografía en este enlace:

http://es.wikipedia.org/wiki/Cesáreo_Fernández_Duro

Fernández Duro es uno de aquellos marinos ilustrados por los que tanta admiración he sentido siempre. En 1867, con 37 años de edad, ostentando el grado de teniente de navío, publicó esta obra. Una relación histórica formada con la presencia de los documentos oficiales que existían en el archivo del Ministerio de Marina. Se trata de un volumen de unas 430 páginas en el que se narran de forma magistral más de 200 naufragios de buques de la Armada Española desde el año 1286. Lógicamente los que están detallados de una forma más prolija son los que se produjeron a partir del año 1700. Esta sí que es una obra de referencia de obligada lectura para cualquier amante de la aventura del mar. Como anécdota les contaré que en los libros publicados por buscadores de tesoros de todo el mundo aparece el *Naufraios de la Armada Española* como referencia indispensable. El volumen que yo tengo en mi biblioteca es una primera edición y pertenecía a la biblioteca del acorazado Pelayo. ¡¡Casi tuve que pedir un préstamo para comprarlo!! Bromas aparte, durante décadas la única forma de consultarlo era en alguna que otra biblioteca de museos y archivos públicos, de ahí que decidiera comprarlo. Por lo que sé hace un par de años se ha reeditado en una edición muy económica.

- *Aportación documental en torno al naufragio de la Armada Española en la Herradura (Almuñécar)*. Profesora María del Carmen Calero Palacios. Excelentísimo Ayuntamiento de Almuñécar. Granada, 1990. Imprescindible. La más formidable recopilación de documentos relacionados con este histórico naufragio, probablemente el más grave en la historia de España.



Vista del Balcón de Europa desde la playa de Calahonda, Nerja.
Acuarela y tinta china a color. 54 x 37 cm

Uno de los tres únicos libros monográficos sobre un naufragio en las costas andaluzas. Una de las galeras probablemente naufragó en aguas malagueñas, al sur de Vélez Málaga.

- *Ark Royal, The Life, Death and Rediscovery of the Legendary Second World War Aircraft Carrier*. Mike Rossiter. Corgi Books, 2007. La historia completa del mítico portaaviones inglés *Ark Royal*, desde su botadura hasta su hundimiento en 1941 al sur de Fuengirola.
- *El hallazgo del submarino C-3*. Antonio Checa Gómez de la Cruz. *Cuadernos del Rebalaje* nº 33. La historia completa del hundimiento del submarino de la República C-3 y su posterior hallazgo por el abogado malagueño Antonio Checa. Una preciosa revista.
- *Galeones con Tesoros*. Claudio Bonifacio. Muñoz Moya Editores Extremeños. El resultado de las investigaciones del paleógrafo italiano Claudio Bonifacio. Descripción de los buques de la Carrera de Indias perdidos en naufragio, incluyendo aquellos siniestrados en las costas andaluzas. Un trabajo muy completo.



La quietud del músico. Tinta china sobre papel caballo. 50 x 70 cm



*Puertas de las cadenas. Colección Málaga Romántica.
Tinta china sobre papel caballo. 50 x 70 cm*

Fernando José García Echegoyen



Zaragoza 1962. Es marino titulado por la Universidad de Cádiz, escritor naval e investigador de siniestros marítimos. Desde hace más de 30 años desarrolla su labor profesional como perito náutico y comisario de averías para compañías de seguros, juzgados y medios de comunicación.

Desde 1992 dirige el Proyecto Valbanera, una iniciativa cultural que, apoyada por diversas instituciones y organizaciones culturales, pretende recuperar con fines museísticos parte de los restos del trasatlántico español *Valbanera*, hundido en 1919 en el Caribe pereciendo en el siniestro las 500 personas que a bordo viajaban. A tal efecto ha dirigido tres expediciones al Caribe estadounidense en la primera de las cuales realizada en 1992 consiguió filmar y fotografiar los restos de dicho buque por primera vez desde su hundimiento en 1919.

Además de la investigación sobre el naufragio del *Valbanera*, Fernando García ha participado en la investigación y reconstrucción de multitud de siniestros históricos. El resultado de sus investigaciones han sido plasmadas en los seis libros que hasta ahora ha publicado como autor y otros tantos como coautor. En 1995 realizó también un exhaustivo trabajo de campo sobre los naufragios en las costas de la provincia de Málaga que fue publicado en forma de carta náutica. Es colaborador habitual del programa *Cuarto Milenio* del periodista Iker Jiménez en el cual tiene un sección denominada “Cuaderno de Bitácora”.

Jesús Campelo Gaínza



El comandante de Infantería de Marina Jesús Campelo Gaínza está destinado actualmente en el Estado Mayor del Cuartel General de la Fuerza de Infantería de Marina, con base en San Fernando (Cádiz).

Casi todo su tiempo de servicio ha sido en la Brigada de Infantería de Marina “Tercio de Armada”, participando en varias misiones internacionales. También ha sido profesor en la Escuela de Infantería de Marina de Cartagena, en la Escuela Naval Militar de Marín y en el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*.

Pertenece a la Asociación Española de Militares Escritores (AEME) y ha publicado dos libros de interés profesional sobre la historia de la Infantería de Marina: el primero titulado *Desde 1537*, con el que obtuvo el Premio Círculo Rojo al mejor libro de Investigación del año 2016, y el segundo llamado *Un ancla y dos fusiles*, donde desarrolla la actuación del Cuerpo durante la Guerra Civil.

Es especialista en artillería y coordinación de fuegos, posee la aptitud de pedagogía militar y el título de Experto Universitario en Comunicación Social por la Universidad de Alcalá de Henares. Está diplomado en Heráldica, Uniformología y Vexilología por el Instituto de Historia y Cultura Militar.

Claudio López Jiménez



Nacido en enero de 1948 en Vélez Málaga, es un destacado artista especializado en dibujo y plumilla. Desde su infancia, mostró un gran interés por el arte y el dibujo. En 1966, realizó su primera exposición en la Caja de Ahorros Provincial de Málaga, seguida de otra exhibición de óleos dos años después. Después de un retiro de doce años, regresó en 1982 con una destacada exposición de plumas dedicada a la Semana Santa de Vélez-Málaga. A lo largo de los años, participó en numerosas exposiciones colectivas en distintas ciudades de España.

Claudio López también se dedicó a la ilustración de libros, destacando sus trabajos en obras como *100 Veleños notables*, *Jazmines para Miguña*, *Historia del Arte en Vélez* y *El capitán cautivo*. Su talento también se extendió a la pintura de paños para cofradías y la creación de carteles, como el del Jubileo 2000.

A lo largo de su carrera, Claudio López recibió el reconocimiento de críticos de arte y expertos. Sus dibujos a plumilla se destacan por su perfección y maestría, y el procedimiento de dibujo a plumilla se revaloriza en su trabajo. A partir del año 2019 inicia un nuevo estilo de pintura, una mezcla de acuarela y tinta china a color dándole un resultado muy innovador. Su estilo se caracteriza por la adecuada proporción de arte y técnica, suele retratar personajes tradicionales y temas vernáculos.

Colección Cuadernos del Rebalaje





Este Cuaderno consigue abordar y compendiar con rigor y de modo ordenado la forma y manera en la que durante siglos se ha ido adoquinando de pecios y naufragios nuestro lecho marino.

Trabajo de investigación ilustrado con profusión de acontecimientos, muchos de ellos desconocidos y en el peor de los casos olvidados, unido a fechas, nombres y apellidos, pabellones, matrículas marítimas, recortes de hemeroteca y fotografías de buques de todo tipo sumerge al lector aficionado a la literatura marítima en el fondo marino de nuestra costa y mar de Alborán.

Con la derrota seguida en estos *Naufragios en las costas de Málaga* se nos descubre un pasado oculto donde se detallan un sinfín de temporales, embarrancamientos, colisiones nocturnas o con niebla, explosiones fortuitas, incendios, movimientos de carga, vías de agua, hechos de armas con torpedeamientos y bombardeos aéreos que nos recuerda la dureza de la vida en el mar y las inevitables tragedias con pérdidas de vidas humanas y que en definitiva viene a solemnizar aquella ancestral y lapidaria frase que persigue a todos aquellos que hacen del mar su medio de vida: sobre la tumba de un marino nunca florecen rosas.



**Medio
sostenible**

Por ti. Para ti. Contigo.
fundacionunicaja.com

