

EL HUNDIMIENTO D

En la madrugada del 16 de febrero de 1898, el trasatlántico francés naufragó al pie de los acantilados de Anaga



POR JUAN A. PADRON ALBORNOZ

EN EL SINIESTRO PERECIERON 77 PERSONAS Y SÓLO HUBO 24 SUPERVIVIENTES

to, los únicos supervivientes del vapor francés «Flachat» — de la Compagnie Générale Transatlantique— perdido durante la madrugada en las costas de Anaga.

El pequeño grupo estaba compuesto por el citado capitán; el segundo oficial —que por cierto traía una imagen de la Virgen, de gran tamaño, abrazado a la cual se había salvado—; un pasajero español, Manuel Muñoz; cuatro paleros; el cocinero; cuatro tripulantes de cubierta y el calderero.

La triste comitiva se dirigió a la cercana Comandancia de Marina, donde los naufragos

fueron pronta y debidamente atendidos. La noticia del naufragio se extendió rápidamente por Santa Cruz y dio a la zona portuaria vida, animada y paradójicamente triste, en las horas que siguieron al conocimiento del hecho.

Don Francisco Martínez Viera —autor del maravilloso «El antiguo Santa Cruz»— recordaba con sus ojos de niño la visión de la triste comitiva, en la que destacaba la figura del segundo oficial que, descalzo y con pesado y galoneado chaquetón azul, llevaba a hombros la imagen que le salvó la vida.

El naufragio del «Flachat»

La Compagnie Générale Transatlantique, había establecido en 1878 una línea regular que, desde Marsella, se dirigía a puertos de América Central y las Antillas, previa escala en Barcelona, Cádiz y Santa Cruz de Tenerife. En diciembre de dicho año, arribó a nuestro puerto —en viaje inaugural del servicio— el «Ville de Marseille» que, después de embarcar pasajeros y hacer carbón y la aguada, fue despachado para La Guaira, Colón, St. Thomas y La Habana.

El 2 de octubre de 1881 llegó por vez primera a Santa Cruz de Tenerife el «Flachat», nuevo mixto que la Transatlantique incorporaba a la línea citada.

El «Flachat» era el antiguo «Akaba» que, para la James Marke Wood & Co., de Liverpool, se construyó en 1880 en los astilleros de la M. Pearse & Co., en Stockton on Tress. Era la construcción número

177 de dichas factorías navales que, poco antes, y para los mismos armadores, habían terminado el «Abana», de las mismas características.

De 3.000 toneladas y 100 metros de eslora, el entonces «Akaba» era barco muy de su época, con casco de cajas, branque recto y popa de espejo y, sobre el casco —fino y marinero— tres palos con aparejo de bergantín goleta. La máquina, una alternativa de triple expansión, le daba los 10 nudos entonces casi tradicionales.

En el mismo año de 1880, ambos vapores fueron adquiridos por la Transatlantique para sus líneas a Centro América y, como antes se indicó, en octubre de 1881 ya recaló el «Akaba» —rebautizado «Flachat»— por Santa Cruz de Tenerife. Ambos fueron barcos de muy corta vida marinera bajo bandera gala pues, el 14 de noviembre de 1890, el «La Chatelier» —antiguo «Abana»— se perdió por varada en la barra del Loira cuando navegaba de Dunkerque a El Havre.

En aquel su último y trágico viaje, el «Flachat» procedía de Marsella, Barcelona y Málaga y, con 51 pasajeros y 50 tripulantes —aquí embarcarían otros— después de carbonear y refrescar la aguada seguiría a los de Venezuela, Colombia, Costa Rica y Cuba. Llevaba un cargamento completo, entre el que destacaba un crecido número de imágenes religiosas consignadas a puertos centroamericanos.

En la noche del 15 al 16, ya en la recalada a Santa Cruz de Tenerife, el oficial de guardia avistó la luz del faro de Anaga. El temporal estaba en su apogeo y el «Flachat», dando espectaculares machetazos, trabajaba mucho en la mar. Momentos después, la luz del faro se perdió en la espesa niebla y el oficial ordenó al timonel poner proa a la mar abierta y, al propio tiempo, moderó la máquina para —aguantándose sobre ella— esperar hasta que aclarase.

La mar fue abatiendo al «Flachat» contra la costa y, de pronto, el oficial de guardia se dio cuenta de que sobre el silbido del látigo del viento se imponía el sordo trueno de los rompientes. Entonces ordenó

El 16 de febrero de 1898, la mar batía con furia terrible las costas de Tenerife. La niebla cubría con su blanco y opaco manto toda la quebrada orografía insular y, en Santa Cruz concretamente, era tan espesa que no se distinguía el sol.

Los barcos, resguardados al abrigo del Muelle Sur, eran simples e imprecisas sombras, mientras las panzudas gabarras —pesándose en sus entrañas el negro tesoro del Cardiff— tensaban con impaciencia y peligrosidad las cadenas en sus fondeaderos.

Las últimas operaciones portuarias habían tenido lugar el día 14. Entonces se hizo a la mar el carbonero inglés «Oaklands» y, rumbo al Sur, zarpó el «paquete» alemán «Carl Woermann». Al atardecer, los fruteros «Susú» y «Esperanza» —de bandera inglesa el primero y española el segundo— fueron despachados para Garachico y Puerto de Tazacorte respectivamente.

Al día siguiente, el temporal incrementó su fuerza. No se registraron entradas ni tampoco salidas a la mar y, en sus atraques y fondeaderos, los pocos barcos que había en el puerto procedieron a reforzar sus amarras.

En el varadero cercano al fuerte de Almeida, el cañonero «Infanta Eulalia» limpiaba fondos y, frente a él, mar afuera, la fragata «Matts August» —de bandera rusa— que había llegado días antes con una vía de agua, procedía a reparar dicha avería en su casco.

Como un caballo indomito, con las dos anclas fondeadas, el gran velero —al cielo las flechas de sus tres palos— resistía perfectamente a la mar mientras, en sus cercanías, los carboneros ingleses «Felbridge» e «Inverness» levantaban vapor para con la máquina ayudar a sus anclas.

A media mañana del día 16, comido por la mar, el «Esperanza» apareció bruscamente entre la niebla y, una vez ganado el resguardo del Muelle Sur, dio fondo frente a la playa de San Antonio. Su capitán,

el señor Medina, había estado capeando el temporal y, ante la imposibilidad de alcanzar la

costa palmera, viró en redondo y entró de arribada forzosamente.

La llegada del «Susú»

El «Susú» era un pequeño frutero que la Elder Dempster inglesa mantenía en servicio «veeder» en las costas tinerfeñas. Era barco de casco de acero, que arbolaba bandera inglesa a la espera de que se resolviese el oportuno expediente de abanderamiento en España. A su mando iba don Ezequiel Crespo y, como primero, don Rafael Rodríguez Campanario, dos de los tantos y tantos buenos marinos que la isla ha dado a la mar.

Poco después del mediodía de aquel 15 de febrero, sonó la conocida sirena del «Susú»

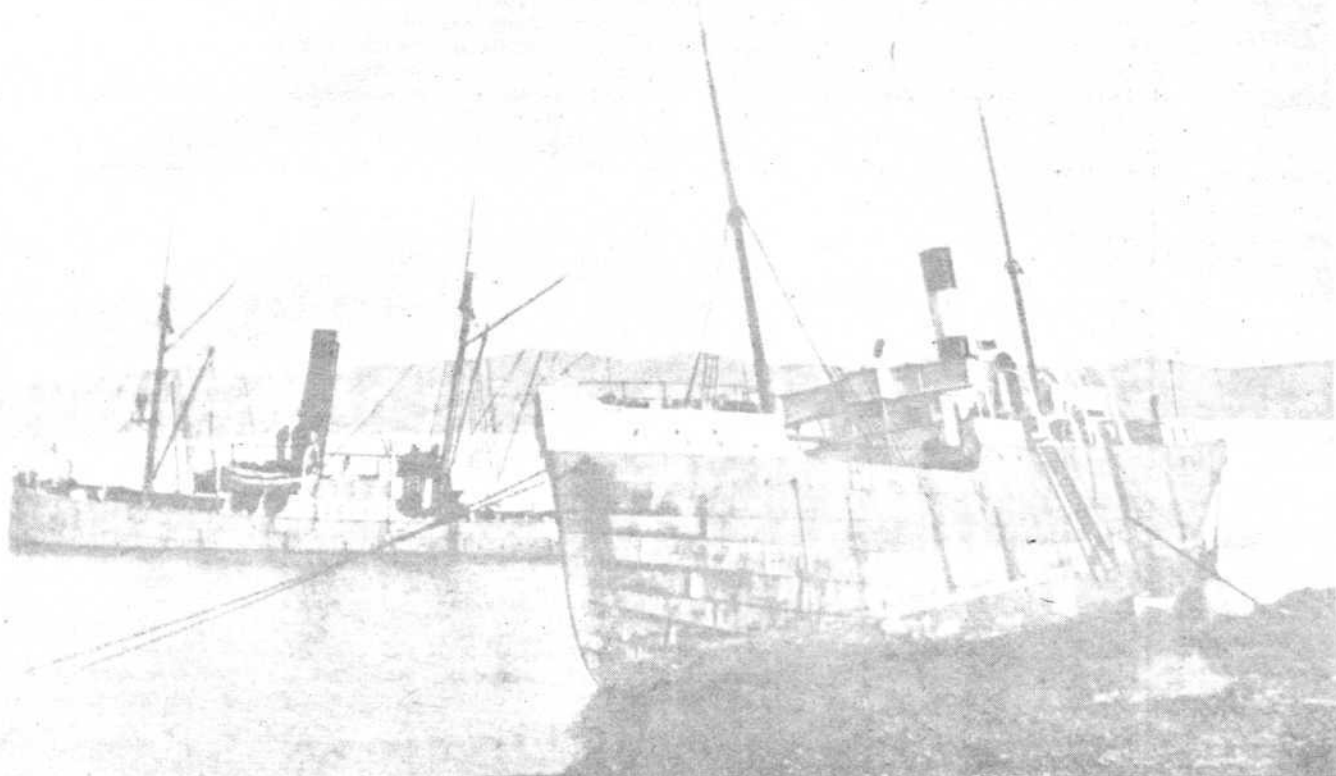
en la bocana del puerto. Macheteando trabajosamente, el pequeño frutero iba manchando con su negro y espeso penacho la blanca capa de niebla traidora que, por momentos, se hacía más y más espesa.

No acortó la marcha el «Susú» una vez ganó la tranquilidad de la mar domesticada y remansada del puerto. Continuó a su exigua máxima y, con presentimiento lógico de gente de la mar, los pocos que en el Muelle Sur estaban presintieron algo insólito y triste en el bramido de la sirena que, como desesperada,

no dejaba de sonar. Con ligero chapoteo y ligero sonar de cadenas, dio fondo el «Susú» y cayó luego a estribor, momento en que con toda claridad pudo observarse desde el muelle cercano que, a popa, la bandera inglesa lucía a media asta.

Febilmente se arrió uno de aquellos botes caleteros, al que descendió un grupo de personas además de su normal tripulación. Una vez se abrió de la banda, a boga arrancada, el bote puso proa a «los platillos» —donde hoy se encuentra la Marquesina—, punto donde ya se había reunido un grupo de personas.

Una vez atracado el bote, saltó a tierra don Ezequiel Crespo que, a su vez, ayudó a hacerlo al capitán Leroy y al grupo que le acompañaba. Estos eran, al menos de momen-



En primer término, el vapor griego «Laurium», varado en las costas de Grecia en 1913. Junto a él, el barco de salvamento «Hermes», cuyos buzos reconocieron en 1898 el casco hundido del «Flachat».—(Reproducciones fotográficas, Emilio Hernández).

Las figuras de ceniza

(Viene de la pág. 6)

Nochebuena. En casa de don Cecilio se habían reunido los maestros de los pueblos vecinos. Se habían acelerado los trabajos y en todas las salas de Bediasta, ocupando los lugares principales, los sitios de las consolas de caoba con los relojes atrasados y sonoros, los retratos de los abuelos y las urnas de cristal con los santitos, los candidatos al Belén Ideal esperaban su turno de visita. En los comedores se había dispuesto el agasajo: tortas, dulces, pan de manteca y las botellas de mistela para invitar a los vecinos.

Los niños que habían trabajado miraban con satisfacción sus obras; los otros, las labores de Felipe Hidalgo o de Mimito para acostumbrarse a la paternidad que tendrían que demostrar ante el Jurado. Todos los padres, absolutamente todos, sonreían satisfechos.

Demasiado alto para su edad, no podía jugar con los niños de la escuela; tampoco los grandes lo admitían en su grupo. Mateo pasaba entre unos y otros con su timidez, sus largas piernas saltamontes, la cabeza minúscula, los ojos inquietos y brillantes que se colaban por los agujeros de las cosas y miraban su interior, como el aparato de don Rafaelito el médico. Sólo cuando dibujaba y tallaba se sentía bien. Le llegaban a las manos callosas todo lo que la tartamudez había encerrado y lo expresaba entre línea y línea, entre trazo y trazo, al dócil corcho que iba adquiriendo la forma deseada a un ritmo mágico. En sus dibujos y figuras latía el alma que el aislamiento y su defecto físico le habían impedido mostrar a los demás. Andrés vivía solo desde que murió su abuela; hacía mandados y comía en casa de La Garafiana con los cuatro cuartos que ganaba; dormía en su casa, entre los trastos de la zapatería, los libros viejos y los dibujos que llenaban las paredes, con las figuritas que se repartían ordenadas por las esquinas.

A las seis de la tarde comenzó el recorrido del Jurado. Visitaron en primer lugar la casa parroquial. El sobrino del cura presentaba un nacimiento original, hecho con botellas. La Virgen, un casco blanco, recogía sus manos de papel en el regazo; un San José de alborotada cabellera de lino custodiaba a la Señora y al Recién Nacido; un frasco de penicilina con los ojillos pintados cerca de la tapa de lata brillante, su aureola. Los maestros tomaron sus notas y una copa de anís. Continuaron su trabajo.

Los chicos esperaban en las puertas y corrían al ver a los jurados, serios y circunspectos, dirigirse a sus casas. Detrás, todo el pueblo comentaba y comentaba.

El alcalde les dio la bienvenida en el patio. Conversaban cuando un grito se clavó en los oídos de la gente: —¡¡Fuegoooo!!

Al momento sonaron las campanas insistentes y todos corrieron sin sentido por las calles.

—¡Es en la zapatería! Cuando llegaron, las llamas salían por las ventanas del piso alto. Alguien preguntó por Mateo, pero en la confusión y el miedo nadie se preocupaba mucho de nadie. Don Leo, el alcalde, mandó a las mujeres a las casas a buscar todos los baldes y cazuelas y se formó una hilera doble hasta la Charca de Miguel Conejo. Por una llegaban los recipientes

llenos de agua; por la otra, con toda rapidez, volvían vacíos hasta el estanque. Todo el pueblo colaboraba. Los hombres jóvenes llevaron escaleras de labor que apoyaron en las ahumadas paredes. Durante tres horas reinó una actividad febril.

Cuando vino la Guardia Civil de la ciudad sólo ardían unos fardos en el trastero y los hombres los apagaban directamente con tierra. A los pocos minutos comentaban las misteriosas causas del incendio.

Don Cecilio, empujando a los curiosos, llegó hasta la puerta de la lonja; luego llamó a los otros jurados. Sobre una mesa, herida por el fuego, se podía distinguir un Belén gris, casi alado. Los ángeles sobre el portal tenían el raro equilibrio de la ingravidez y el Niño una sonrisa dulce y abierta; la Virgen y San José miraban más allá de las cosas y un camino de piedras llevaba hasta el portal a una legión de pastores cojos, ciegos, jibosos, mancos; por un puente japonés, los Reyes, jinetes de caballos de ceniza, llevaban sus magníficas ofrendas y una escuadra de tamborileros marcaba el paso del silencio. Y estaban las zagalas en la fuente y los pastores bailando en torno a la hoguera, un ascua milagrosamente encendida entre dos hilos de tea. Ante la maravilla, todo el Jurado pronunció una exclamación entusiasta; vibraron las figuras y una nube gris recorrió la habitación. Todo quedó reducido a un montón de cenizas. Cuando pudieron hablar declararon que aquel, que sólo duró un segundo, era el Belén Ideal. La gente se agolpaba en las puertas para ver y regresaban desanimados ante el montón de polvo. A Mateo lo encontraron debajo de un armario del que había pretendido sacar los libros viejos.

Los jurados hablaron de la maravilla rota y la gente discutía la propiedad de los baldes.

Esta mañana fue el entierro de Mateo. Todos los chicos nos reunimos delante de la casa quemada y los más grandes llevaron el cajón blanco por las eses de metal. Delante iba el cura y los monaguillos que aún vestían las lujosas ropas de Pascua. La Garafiana pagó todos los gastos y el pueblo se vistió de domingo para llevar al zapaterito hasta el cementerio y luego comer el pollo y los dulces caseros. Los maestros se quisieron quedar y rodeaban a don Cecilio que lloraba sin vergüenza. El cura dijo unas cosas y luego todos cogimos un puñado de tierra.

Todas las Navidades me acuerdo de Mateo, quizá porque aquel día, al regresar del cementerio, me fijé que el cielo tenía el Manto de la Virgen, ese color rojo que sale en las tardes de verano, quizá porque el Niño Jesús, al que besamos el pie antes de la procesión, tenía los ojos tristes.

Tomorrow, si vais a Bediasta, os hablarán de las figuras de ceniza que sólo duraron un segundo, el tiempo de una exclamación.

Luis ORTEGA

Santa Cruz de la Palma, 1970

L "FLACHAT"

«avante toda» y metió la caña a una banda para tratar de alejarse de la costa. El barco, sin arrancada suficiente, tardaba en obedecer al timón y la máquina y, en aquellos momentos trágicos, y decisivos, el oficial ordenó fondear las dos anclas.

El estrépito de éstas al caer y el rugido metálico de las cadenas al resbalar por los escobenes quedó silenciado repentinamente por el crujir de las rocas que desgarraban los fondos del «Flachat».

Los pasajeros, despertados y alarmados por el ruido de las anclas y el que de los fondos rotos llegaba, se reunieron en el pequeño salón situado bajo el puente. Allí quedaron a cargo del segundo y del médico del barco que, inútilmente, trataban de tranquilizarlos.

En la sala de calderas, el maquinista jefe abrió las válvulas de seguridad y el vapor, con ruido atronador, escapó a torrentes por los «mambrús» de la chimenea. Se trataba con ello de impedir una explosión de las calderas, ya que en la sala de éstas aumentaba por momentos el nivel del agua.

El «Flachat» comenzó entonces una rápida escora a estribor y, antes de que ésta tomase caracteres alarmantes, se procedió a arriar los tres botes de dicha banda que —desgraciadamente— fueron destrozados por el oleaje antes de que tocasen la superficie de la mar que hervía.

da se comenzó a arriar uno de los botes situados a babor y, según manifestó Manuel Muñoz, se finalizó la tarea cuando ya el día aclaraba. Apenas se había abierto el bote de la banda, medio centenar de personas se lanzó al mar con intención de alcanzarlo pero, por desgracia, sólo los pocos que encontró el «Susú» lograron su propósito. Otros permanecieron a bordo mientras, arrastrado por la resaca, el bote trataba de alejarse de la costa con los pocos remos de que disponía.

Lleno de agua, incapaz de gobernar, el bote quedó luego a la deriva hasta que el «Susú» —que regresaba a Gara-chico— lo avistó y puso proa a él.

Una vez a salvo los naufragos, el capitán Crespo —enterado de que en el «Flachat» habían quedado otras cuarenta personas, viró en redondo y, acercándose peligrosamente a la costa, comenzó una laboriosa búsqueda que duró varias horas.

Por fin pudo avistar la chimenea que, con los palos trinquete y mesana, surgía, en súplica muda y terrible, al pie mismo del acantilado y de entre un pavoroso hervor de espumas.

El casco y la superestructura del «Flachat» estaban completamente ocultos por el continuo golpear despiadado de las olas. En la costa, también maltratada por el furioso temporal, no había señales de supervivientes y, ante ello,

no de ella, pero sí tres cadáveres que, en un bote, fueron enviados a Santa Cruz.

La expedición de socorro regresó el día 18, a las tres de la tarde, con siete de los naufragos recogidos en Anaga. Los dos restantes, malheridos, fueron desembarcados en Igueste de San Andrés, desde donde, por tierra, fueron trasladados a esta capital.

El Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife organizó solemnes honras fúnebres en la Parroquia Matriz de la Concepción, a las que asistieron todas las autoridades, civiles y militares, cuerpo consular acreditado en la capital y numerosas representaciones fieles.

El día 20 llegó al puerto de esta capital el barco de salvamento «Hermes», de bandera sueca, en el que embarcó Mr. Hugh Hamilton —representante del Lloyd en Canarias— para proceder a una detenida inspección del barco y su cargamento.

Un buzo del «Hermes» reconoció el casco del «Flachat» a lo largo de toda la estora y el informe fue que estaba partido en varios puntos, y que sólo la parte central se mantenía adrizada. Por su parte, el «Susú» procedía al salvamento de la carga que flotaba, en especial barricas de vino de Málaga que el desgraciado mixto francés llevaba en cubierta con destino a La Guaira.

El día 24, los supervivien-

te, en el Cementerio de San Andrés.

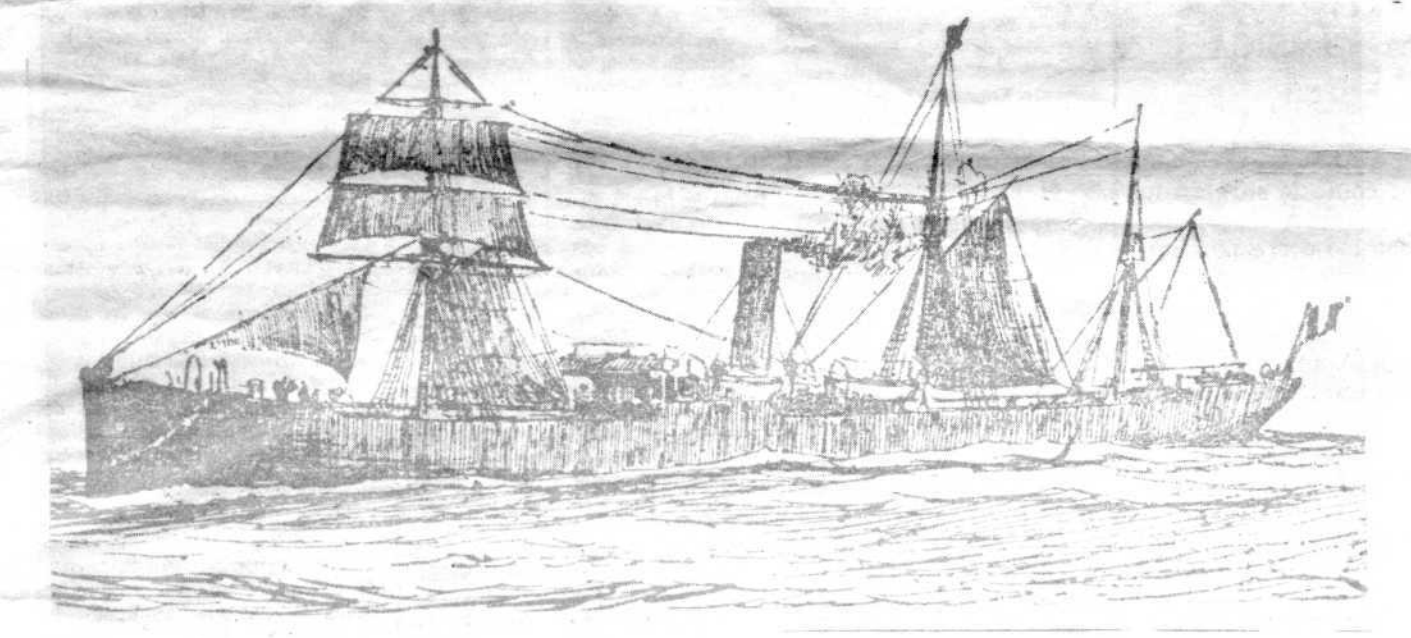
El 16 de marzo arribó a Santa Cruz el trasatlántico «Fouruel», también de la Compagnie Générale Transatlantique, cuya tripulación —con el cónsul y su capitán al frente— se dirigió al Cementerio de San Rafael y San Roque para colocar unas coronas de flores en las tumbas de sus compañeros.

Al día siguiente, las autoridades de Marina comunicaron la aparición de otros cadáveres en Anaga. Estos aparecieron tan destrozados por la acción de la mar contra las rocas que no fueron trasladados a Santa Cruz, y allí se les dio cristiana sepultura.

Ya Santa Cruz comenzaba a olvidar la tragedia del «Flachat» cuando la fragata rusa «Matts August» fue protagonista de otro suceso marítimo. Picando continuamente las bombas, el capitán trataba de reparar la avería para, luego, hacerse de nuevo a la vela con rumbo a Ciudad del Cabo, puerto para el que conducía un cargamento de carbón Cardiff.

El 20 de marzo, por razones desconocidas, el capitán Hametaja fue encontrado ahorcado en su camarote, lo cual produjo el lógico revuelo y comentarios en el mundillo portuario local.

El 21 de julio, y en el Consulado de Francia, se procedió a entregar sendas medallas, enviadas expresamente por la Compagnie Transatlan-



El «Flachat», de la Compagnie Générale Transatlantique, perdido en las costas de Anaga el 16 de febrero de 1898, según un dibujo a pluma publicado en un periódico inglés de la época.

Con un crujido terrible, la proa se separó del resto del barco y desapareció bajo las olas. A las 2 de la madrugada

forzando la máquina y arrojando nubes de humo negro, el «Susú» puso proa a Santa Cruz.

tes embarcaron en el «Vauban» y, momentos antes de hacerlo, entregaron una carta al cónsul de Francia. En ella solicitaban que fuese el intérprete ante el pueblo de Santa Cruz del profundo agradecimiento de todos. Añadían en la misiva que eternamente conservarían en sus corazones el recuerdo de la ciudad, Santa Cruz de Tenerife, «admirable por su abnegación».

Con el «Vauban» aún a la vista, el Semáforo de Anaga señaló que varios cadáveres flotaban en las cercanías de aquella costa y que del «Flachat» ya sólo asomaba la chimenea y el palo mayor.

El mismo día, el periódico local «La Opinión», sugería que la imagen abrazada a la cual se había salvado el segundo oficial, fuese colocada en una ermita de Taganana, como efectivamente luego se hizo.

El 8 de marzo se subastaron los restos del «Flachat» en el Consulado de Francia en Santa Cruz de Tenerife y, por 3.030 pesetas, fueron adjudicados a los señores Fernández del Castillo. Al día siguiente aparecieron más cadáveres en la costa y, después de las oportunas intervenciones de las autoridades judiciales, recibieron sepultura

Naufragos y restos

Una vez desembarcó los naufragos recogidos y despachadas las primeras y rápidas diligencias, el «Susú» —acompañado por el «Tenerife», de la firma Hamilton y Compañía— se hizo de nuevo a la mar rumbo a las costas de Anaga.

ciudad por sus desvelos y pronta ayuda prestada.

Horas más tarde comenzó a circular el rumor de que habían aparecido más naufragos y que estos estaban siendo atendidos por los pescadores que habitaban en las zonas cercanas al lugar del siniestro.

Por la tarde, en una falúa salió el alcalde de Santa Cruz, señor Schwartz, acompañado por el doctor don Diego Giugou y el farmacéutico don Emilio Serra. Los rumores resultaron ciertos, y en Anaga encontraron a nueve naufragos que, con riesgo de su vida, había salvado de la playa de Osma el pescador Andrés Abreu González. Dos de los rescatados se encontraban en grave estado y, después de curar sus heridas y atenderlos, la expedición prosiguió la búsqueda de una pasajera que —se decía— había alcanzado la costa con las piernas fracturadas. No se encontró resto algu-

Durante la tarde y toda la noche, ambos vapores voltejaron por la zona a la búsqueda de naufragos. Poco después de que sus estampas marineras quedaron borradas por la niebla, la cerrazón se hizo más densa, pero a pesar de las enormes dificultades para tomar el puerto, entraron los vapores «Congo», «Buenos Aires», «Ville de Rosario» y «Viera y Clavijo».

El cónsul general de Francia en esta capital, M.H. Leclou, dirigió ese mismo día un comunicado a la prensa tinerfeña en el que, con entera sinceridad, daba las más expresivas gracias a toda la