

NOTICIAS DE NAUFRAGIOS Y ACCIDENTES MARÍTIMOS EN LAS AGUAS DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR Y COSTAS DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS (1796 – 1813).

Mario L. Ocaña Torres / Instituto de Estudios Campogibaltareños

La navegación por las aguas del estrecho de Gibraltar ha estado supeditada a lo largo de los tiempos históricos a numerosos riesgos. Si excluimos aquellos que procedían de los generados por los intereses del hombre, habitualmente transformados en conflictos bélicos entre las diferentes naciones que pugnaban por imponer su hegemonía en la zona – permanentes en el área desde la Edad Media –, tendremos que conceder protagonismo a aquellos otros – menos estudiados y, por tanto, más desconocidos - que tuvieron su causa en los factores naturales de la zona del estrecho de Gibraltar y bahía de Algeciras – ámbito geográfico sobre el que se extiende esta comunicación.

Las orillas del Estrecho, en general, y la norte en particular, se caracterizan por ser una costa plagada de numerosos accidentes costeros: islotes, arrecifes, puntas y bajíos se extienden entre la isla de las Palomas en Tarifa y Punta Europa en Gibraltar. Además por *disfrutar* de unas peculiares condiciones meteorológicas, especialmente durante los meses que se extienden desde noviembre a marzo, derivadas de la presencia de nieblas, corrientes y vientos, así como a la ineficacia – en muchos casos inexistencia - de sistemas de señales marítimas de socorro en los años correspondientes a nuestra comunicación que cronológicamente se sitúa entre 1796 y 1814 – periodo que, por una parte, coincide con las Guerras Napoleónicas y, por otro, con el principio del fin de la edad de Oro de la navegación a vela.

Esta Comunicación tiene por objeto sacar a la luz – teniendo como fuente de información los informes emitidos por los numerosos perjudicados por la fuerza del mar y de los vientos - las condiciones de navegación en la época, los accidentes marítimos y una parte de los abundantes naufragios acaecidos en estas costas que con enorme frecuencia arrastraban a buques, mercancías y tripulaciones a finales dramáticos.

Las noticias sobre travesías accidentadas como consecuencia de las malas condiciones de mar y viento son muy abundantes en la documentación, que procede en su totalidad del Archivo Histórico Notarial de Protocolos de Algeciras. La razón que explica este hecho se debe a que los capitanes o patrones de barcos naufragados, accidentados o averiados acudían nada más llegar a tierra al notario de Marina de la ciudad para dar cuenta de lo sucedido. Cuando se trataba de extranjeros lo hacían acompañados del cónsul de su nación en Algeciras y de un intérprete que traducía sus palabras al escribano. Con estas declaraciones, que siempre eran firmadas por varios testigos comparecientes, informaban a los propietarios, empresarios y seguros detalladamente de cual había sido la suerte de la empresa. El documento específico que aparece en la nomenclatura notarial es el de *protesta de mar*. Constituyen un conjunto de enorme importancia dentro de la documentación notarial, tanto por la amplitud cronológica –abarcan casi la totalidad del siglo XVIII y, al menos, el primer cuarto del XIX – como por los datos que aportan relacionados con el ámbito del comercio marítimo, las técnicas de navegación, rutas, puertos, mercancías, tiempo atmosférico, controles navales en tiempos de guerra, corsarios, epidemias, etc, etc. Veamos algunas de ellas.

A finales del año 1796 el capitán norteamericano del bergantín mercante *Zara* que había partido con cargamento de bacalao y salmón del puerto americano de Marblehead con destino a Livorno, tuvo bastantes complicaciones para alcanzar su destino¹. Grandes dificultades tuvo también el capitán sueco don Juan Peucet que patroneaba el bergantín *Midbergard* que:

“El día veintisiete de Noviembre último habiendo cargado sardinas en el puerto de Foy Puerto de Inglaterra salió para Venecia con viento favorable, y el siguiente día corrió viento oeste al Noroeste tormentoso con gruesa mar que duró hasta el diez del corriente: Que habiéndole entrado sudeste mui fuerte hacía trabajar al Buque con mucha violencia y en el mismo día le entró abordo un grande golpe de Mar que le rompió un pedaso de la popa llevándole una tabla y la mesa donde comía, y le llenó de agua la Cámara e hizo pedasos la Lancha grande y dos parales donde se aseguraba, estando bajo del agua la mitad de la cubierta, y siempre a la banda habiéndose maltratado tanto el Buque que ha sido necesario dar continuam^{te} a la bomba para sacarle la mucho agua que hacía”².

El barco consiguió alcanzar las costas del Estrecho donde fue detenido por corsarios españoles y conducido a Algeciras.

Más calamitoso y desgraciado fue, si cabe, la singladura del capitán sueco don Juan Jacobo Guillón Wahtets del bergantín *Ceres*, el cual en compañía de Miguel Colety, vicedónsul de Suecia, compareció ante notario en Algeciras el 19 de abril de 1797, y con la ayuda del intérprete Matías Esterlin realizó la siguiente relación de su viaje diciendo:

“Que salió el día Diez y ocho del mes de octubre del año próximo pasado de noventa y seis de Stokolmo con cargamento de tablas, fierro y hilos de alambre que recibió en dho

¹ AHNPA. Antonio Meléndez Chaves. Leg. 185,1. F. 271.17-XII-1796.

² AHNPA. Antonio Meléndez Chaves. Leg. 185,1. F.272. 23-XII-1796.

Puerto para conducirlo a Civitavequia; que siguió su navegación sin novedad alguna y con buen viento hasta el catorce de Nov^{te}, que pasando el Estrecho de Sund entre el diez y siete y diez y ocho, le sobrevino tan fuerte tormenta y tempestad que la violencia del viento e ímpetu de las olas le rompieron el timón y llebaron el Bote, llebándose igualm^{te} quasi todas sus belas, y habiéndose quedado de este modo estuvo bagando asta que pudo llegar a la costa de Dinamarca, y dar fondo en siete brazas de agua donde estuvo como diecisiete horas; que llegada la noche bolbió a cargar el tiempo y un fuerte viento de tierra, que le obligó a picar el Cable, perdiéndolo con el Ancla; para hacerse a la Mar por si acaso podía salvarse, hechó un cable a la Popa para poder gobernarse, que de esta suerte le hechó el mar a la Costa de Inglaterra; que el día veinte y nueve encontró un Bastimento Inglés que le dio tres hombres para que le ayudasen por estar los suios enfermos y mui maltratados a causa del temporal sufrido, pues hasta dos de ellos tenían los Brazos rompidos; por lo que se bio obligado a pagar a el Capitán de dicha Embarcación sesenta Guineas por que lo condugese a el Primer Puerto; lo que verificó a el de Seurlbourg; en donde le fue forsoso hechar a el mar parte de su Cargamento para poder salvarse a causa de la mucho agua q^e hacía su Embarcación, y temía el irse a pique; que después compuso su Bergantín, repuso sus velas y deemas para seguir su viaje y donde se mantubo hasta el veinte y seis de febrero de este año que se dio a la vela para dicho Puerto de Sivitavequia su destino; que a los dos días cayeron enfermos el compareciente y su Segundo, y este de resultas perdió un ojo por lo que se bio obligado a entrar en el Puerto de Doubres el diez y ocho de marzo, a donde se detubo hasta el cinco del corriente que salió de él con favorable tiempo y siguió su biaje hasta el diez y siete que hayándose a medio Estrecho y junto a Tarifa le abordó un Corsario Español que según oyó decir se llama Sⁿ Fran^{co} de Paula y su Comandante o Capitán, Mig^l Guadalupe”³.

Si las rutas procedentes de Escandinavia y el Mar del Norte eran arriesgadas, no menos lo eran las rutas que atravesaban el océano Atlántico cuando este se veía afectado por tormentas y vendavales.

En los primeros días de noviembre de 1797se realizó ante notario una declaración. Su autor fue el capitán norteamericano Serth Klark, del bergantín del mismo pabellón llamado *Harmony*. El barco había zarpado el 16 de septiembre del puerto de Charleston en Carolina del Sur con destino a Málaga con las bodegas llenas de arroz, azúcar y harina. Desde los primeros instantes encontraron condiciones meteorológicas adversas, con vientos contrarios y chubascos. El día veinticuatro de septiembre lo detuvo en alta mar una balandra corsaria francesa que tras reconocerle la documentación lo dejó continuar viaje. Lo mismo le sucedió casi un mes después, el veintiuno de octubre, cuando lo detuvo una fragata inglesa que también lo dejó seguir, lo mismo que hizo la fragata portuguesa que lo parlamentó al día siguiente sin detenerlo.

Ese día por la tarde el tiempo comenzó a empeorar:

³ AHNPA. Antonio Meléndez Chaves. Leg.185,2. F.80. 14-IV-1797.

“Los horizontes muy aumados, el tiempo serrado y ventando un huracán con mucho mar; el veinte y seis descubrieron en la cubierta del combés un abujero que provenía de un clabo [...] y el día veinte y siete, siguiendo el mismo temporal y mar de leba, reconocieron que se había rendido el palo de trinquete por el costado de vabor a cinco pies de la cubierta, prosiguiendo todavía el mal tiempo; [...] y el primero del corriente a las quatro de la tarde se acabó de romper las Vergas de trinquete por lo que armaron otro y siguieron su rumbo; en cuio les sobrebino otro fuerte temporal de mar y Viento que les llevó por el Costado de vabor toda las obras muertas por lo que pucieron los cables avajo y el Barco a la Capa con la vela mayor tomada en rizos; y el día cinco a las siete de la mañana abistaron Cabo Espartel demorando por la abuja a el Sueste quarto a el Este a distancia de seis leguas y estando frente a el Puerto de Tánger con favorable tiempo, y a distancia como de dos leguas, dibisaron una pequeña vela, que les fue a su bordo y conocieron ser un Bote Armado francés nombrado la Anna, su Capitán Beteran, quien poniéndoles Gentes a su bordo, con un Capitán de Presas, lo condujeron a este Puerto y a el tiempo de entrar en él como era de noche le hicieron fuego las fortalezas de la Costa de las que recibió los cañonazos que le pasaron Buque y Velas...”⁴

No siempre era necesario realizar largas singladuras para tener que enfrentarse contra mares adversos. El estrecho de Gibraltar y las aguas próximas se bastaban por si solas para complicar los viajes de los pequeños transportes mercantes que traficaban entre las ciudades que se asomaban a sus dos orillas.

A comienzos del año 1798 recaló en el puerto de Algeciras el arráez Ali Turquí, patrón del bergantín *Memboga*, de pabellón *marroquino*, igual que la nación de su patrón. Éste no necesitó ningún intérprete porque se explicaba con toda claridad en la lengua española y en ella dijo que había salido del puerto de Cádiz el día 20 de noviembre del año anterior, en lastre, con destino al puerto de Mogador en Marruecos para cargar trigo por su cuenta. Navegó sin problemas hasta que en:

“La madrugada del día veinte y ocho al veinte y nueve del propio mes que hallándose en la latitud de 32 g^s 9 m^s N les entró un temporal de viento duro por el S.O. con mucha mar gruesa, que no pudiéndose aguantar, les obligó a darles la Popa, corriendo con el trinquete hasta la latitud de 33g^s 4 m^s que abonanzó el tiempo alguna cosa; [...] por lo que viendo la imposibilidad de entrar en el Puerto [de Larache] se hicieron a la vela el siguiente día ocho con rumbo a Cádiz; y estando el día diez a la vista del Cabo de Trafalgar habistaron la Esquadra Inglesa, de la qual les fue a la voz una Fragata y hechando el Bote a el agua fueron a su bordo con un oficial el qual [...] les respondió que no tan sólo podía darles nada, si no es que también, por ningún pretexto, podía permitir el que entrasen en Cádiz, y que así se fuesen para Tánger ...”⁵.

⁴ AHNPA. Antonio Meléndez Chaves. Leg.185,2. F.325. 7-XI-1797.

⁵ AHNPA. Antonio Meléndez Chaves. Leg.186,1.F.81. 20-I-1798.

Los meses del invierno eran los más duros para la navegación a vela por unas aguas y en medio de unos vientos y corrientes tan complejas como las que se producen en el estrecho de Gibraltar y en el interior de la bahía. Son, por tanto, muy abundantes las noticias en las que los patrones, para excusar su impotencia ante las fuerzas de los elementos y los daños o averías que sufrían los cargamentos, y en no pocos casos los buques, realizaban escrituras de protesta ante los notarios de los puertos explicando las causas que los habían conducido a la pérdida de parte de la carga o al hundimiento de sus navíos.

A comienzos del año 1803, don Vicente Granados, patrón de la tartana⁶ *San Fernando y Santa Rita*, matriculada en Sevilla, contaba que estando en el puerto de Algeciras:

“Fue fletado por Juan José Benitez para conducir un cargamento de pleitas⁷ y esparto desde Armeria y Salobreña a dicha Ciudad de Sevilla [...] Salio del citado Armeria el dia doze de Diz^{re} proximo anterior a las ocho de la noche con viento de Levante y el catorce lleigo con el mismo viento al Monte de Gibraltar [...] y estando a la vista de dho Monte le dio el contraire de vendabal con mucho agua del cielo por lo que tuvieron que arribar a este Puerto: el diez y nueve entró en esta Bahía de suerte y forma q^e no fue posible por lo recio de el echar los toldos para evitar avería en el cargo pues fue grande el temporal q^e se experimento que hizo perder muchas embarcaciones de forma que se persuade tendra el cargam^{to} averías por dha razon, y la de haver continuado el mismo temporal por mas tpo [...] hacer constar no ha sido causada por su culpa omisión o descuido y si por efecto del tpo”⁸.

Mucho más preciso en la descripción de las condiciones meteorológicas que afectaban al transporte marítimo en las aguas de la bahía de Algeciras en aquellos años es don José Isarse, francés, capitán de la goleta *El Águila*, de la misma bandera. Es, quizás, la primera persona en dejar referencia por escrito de un accidente laboral marítimo con el fatal resultado de la muerte de un marinero en el puerto de Algeciras en el siglo XIX. Cuenta el capitán francés que:

“El día veinte y tres Brumario año onze de la Republica Francesa o el catorce de Diciembre [...] salio con dha su goleta teniéndola en todo buena condición para navegar del Puerto de Marsella de cuya matricula es, con cargo de varias cosas que recibió de los señores Rivet Sobrinos y Compañía vecinos de dho Marsella con destino a la Isla de Francia [...] y habiendo seguido su navegación con tiempo favorable hasta el dia veinte y uno que por vientos contrarios tuvo que arribar a la Plaza de Gibraltar en donde permaneció hasta el seis Nivoso o el veinte y siete de dho mes siendo como las siete y media de la mañana determinó el compareciente hacerse a la vela [...] pero siendo como las diez de la mañana hallándose en el estrecho de Gibraltar por frente de Guadamesi

⁶ Tartana. Embarcación menor de vela latina y con un solo palo en su centro, perpendicular a la quilla. Utilizado para pesca y navegación de cabotaje.

⁷ Pleita. Faja o tira de esparto, pita o palma trenzada en varios ramales que cosida con otras sirve para hacer esteras, sombreros, petacas y otros objetos.

⁸ A.H.N.P.A.Miguel Colety de la Calle. L. 1,1. Fol. 2. 5-I-1803.

distante dos millas de la costa de España le entró viento contrario por cuyo motivo se vio obligado a vertirse a este Puerto por considerarlo el mas seguro que hay por estas inmediaciones, habiendo llegado a las quatro y media de su tarde, y siendo como las diez de la mañana del dia siguiente se hizo a la vela con viento favorable y siguió hasta las doce de la misma noche que hallándose a la altura de Trafamemar distante dos Millas Norte y Surd el viento Oeste Sudueste se declaro recio en terminos que no le permitieron seguir su Navegación, por cuya razon volvió arribar a esta Bahía en donde fondeó a las nueve y media de la mañana del día siguiente, y donde se mantuvo por razón de los contratiempos, y siendo como las ocho de la noche del día ocho del corriente entro un uracán de Ueste e Nouoeste [el cual llegó a] romper el cable de la expresada embarcación que se hallaba a la parte del Noroeste y poner peligro a dha su embarcación a deribar hasta que hizo tierra él, pero que se hallaba a la parte del Sudueste y cuando hizo firme el dho su Barco sosegó un poco el temporal y el compareciente dispuso llamar una lancha, una embarcación Española que estaba inmediata a la dha su goleta, y habiendo benido a su bordo armada con doze remos se embarcaron en ella siete hombres de la dha su goleta incluso el contraestre y el Teniente los cuales, por orden del compareciente, dispusieron zarpar el ancla que había saltado para con ella asegurar a dha su goleta y habiéndola sacado y teniéndola suspendida los muchos y continuados golpes de mar y las corrientes no la dejaban maniobrar por lo que tuvieron que hacerse firmes con una amarra a la misma popa de la Goleta: y hallándose en estos términos sintieron tres golpes de mar uno en seguida de otro tan terrible que hizo caer el ancla a la mar por vavor de la lancha, el trinque y palanques, y como estaba la lancha amarrada no pudo resistir los continuados golpes de mar y sin poderlo remediar se fue a pique con los siete hombres, por cuyo motivo inmediatam^{te} se le socorrió con el auxilio competente, pero por más eficacia y diligencia que se hicieron no se pudo conseguir el recoger mas que seis hombre de los siete que había, ni menos once remos y otros efectos de la misma lancha como consta de las cuentas q^e ha satisfecho el compareciente al Patrón que le prestó el auxilio, que ascendió a la cantidad de setecientos doze reales v^{on} incluyendo en esto el pago de los siete hombres de su embarcación que ayudaron a asegurar de nuevo la dha su Goleta y para precaverla en lo subcesivo hizo benir de tierra un Cable y Ancla con lo cual se aseguró en cuanto fue posible y aun existe a bordo...”⁹.

A pesar de lo resguardado del puerto de Algeciras ante la mayor parte de los vientos que soplan en estas latitudes no todos, como ya indicara el ingeniero militar don Jorge Próspero de Verboom, resultaban favorables¹⁰.

Fue precisamente el viento del sudeste el que obligo al capitán español don Francisco Bordoy, que lo era de la fragata mercante *San Nicolás*, alias *La Diligencia*, a poner a prueba todo su conocimiento y pericia marinera para tratar de ponerla a salvo frente a un temporal del sudeste dentro de la bahía algecireña. *La Diligencia*

⁹ A.H.N.P.A. Miguel Colety de la Calle. L.1,1. F. 6. 11-I-1803.

¹⁰ Ver nota n° 5.

había cargado en la ciudad de Málaga vinos y aguardientes con destino a la ciudad de Veracruz en el actual México. El mal tiempo la obligó a buscar refugio en las aguas teóricamente más seguras del interior de la bahía, pero don Francisco Bordoy, que desde Málaga debía haber navegado con viento de levante:

“Manifiesta q^e estando en esta Bahía esperando viento favorable para su destino, ayer, como a las quatro de la tarde entró el Viento de Sueste fresco con bastante marejada p^f cuiu motibo fue preparándose para dar la vela siendo las seis de la noche se hizo a la vela en bueltas del Nordeste; a la media hora, estando cerca de la Playa del Rio Palmones, viró a la vuelta del Sur, y habiendo llegado sobre los Arrecifes de la Isla Verde, viendo que no podía montar, viró paralante otra vez, en vuelta del Nordeste, y a mui poco Rato de haverlo hecho, entró una fugada de Viento muy recia que le partió la Verga seca de Sobremesana, de modo q^e se vio obligado mandarla aferrar, a poco rato viró a causa de estar serca de la Costa, y al tiempo de executar lo no quiso la frag^{ta} obedecer y asy volvió a meterla en rumbo, p^f falta de la vela q^e va dicha y hacer la misma maniobra, a la q^e tampoco quiso caer p^f cuiu razón, y no poderlo hazer de redondo por ser peligroso, dieron fondo a las dos anclas q^e ban a la pendura, mas como el tiempo era mucho, y no permitió aferrar con promptitud las velas, garraron dichas anclas y se quedo la Frag^{ta} encallada de popa, sin q^e por causa de la mucha mar y Viento pudiesen maniobrar ni tomar recurso alguno de modo q^e a los golpes de mar continuos y culadas de la Fragata, al istante se advirtió hacia agua por avajo de modo q^e quedó enteramente perdida, siendo las ocho de la propia noche próxima anterior en la Playa que nombran de Palmones, sin que para evitarlo hubiesen bastado las diligencias y trabajos q^e se hicieron con el auxilio manifestado...”¹¹.

Los cambios de vientos que sorprendían a los barcos, especialmente a las embarcaciones menores, en medio de las aguas del Estrecho eran responsables en el mejor de los casos de accidentes, fondeos y estadías obligadas. Es el caso que describía el patrón don Gabriel Bellido, dueño además del místico español *San José y Animas*, matriculado en el Puerto de Santa María. El barco “...bien acondicionado, listo, prompto y pertrechado para Navegar...” fue fletado por el Administrador de Salinas de la ciudad de Cádiz para conducir trescientas fanegas de sal desde la Real Isla de León a la villa de Motril. El cargamento se produjo tal día como un nueve de mayo y levó anclas dos días más tarde, pero,

“El diez y seis, que hallándose a la medianía del Estrecho de Gibraltar siendo como las nueve de la noche les entró un fuerte viento contrario por el Levante agarrándole un correntín de marea también contrario que le haría padecer mucho a la embarcación hasta llegar el caso de abrirse con los continuos balances y zapatazos que daba, descubriendo al mismo tiempo un agua tan grande por la costura del pie de la roa que no le era posible agotar por más esfuerzo que hacía para sujetarla ni aun por la bomba, teniendo a la jente en un continuo trabajo para no hirse a pique hasta que al día siguiente por la tarde pudieron arribar al Rio q^e nombran de Palmones, en donde permanecieron hasta el

¹¹ A.H.N.P.A. Miguel Colety de la Calle. L. 1,1. F. 27. 1-I-1803

Almoraima 38, 2009

dieciocho por la tarde que se les admitió por Sanidad; que en el día de ayer diez y nueve tuvo que alijar y poner en tierra un tercio de su cargm^{lo} para tapar el agua como en efecto por este medio pudo remediar alguna cosa y volvió a cargar lo q^e había puesto en tierra...”¹².

Entre los acontecimientos marítimos que sucedieron en las proximidades del puerto de Algeciras finalizando el año 1803 hay que destacar el naufragio del bergantín norteamericano *El Francés* en los arrecifes próximos a Punta Carnero.

El buque venía al mando del capitán Isaac N. Chapman y estaba matriculado en Salem, localidad próxima a Boston. Su propietario era Daniel Raret. Llevaba a bordo 170 barriles de harina, 13 barriles de habichuelas, 492 quintales de bacalao, 26 barriles de tocino, 30 barriles de carne, 19 barriles de queso, 26 barriles de pan, 11 barriles de chícharos, 4 pipas de ron, 28 piezas, entre barriles y tercios de azúcar quebrada; 56 cuñetes de manteca; 660 piezas de Mahon, 6 baúles de zapatos y 120 tablas y tablones con destino a Madeira y Gibraltar.

El 30 de octubre fondeó en la isla de Madeira donde permaneció hasta principios del mes de noviembre. Allí le sorprendió un fuerte temporal y perdió un ancla y 75 brazas de cable de 9 pulgadas. Siguió navegando hacia Gibraltar con mala mar y potentes temporales “con los horizontes cerrados, grandes golpes de mar y por la oscuridad que había sin poder ver el sitio en que se hallaba...”

El *Francés* empotró su casco y perdió su timón en los arrecifes próximos a Punta Carnero, los esfuerzos de la tripulación por alcanzar tierra con los botes fueron vanos debido a la fuerza del temporal

“Así estuvieron hasta que bino el día que se descubrió dos Botes que se desatracaron del Bergantín con vela larga y conoció eran españoles y habiendo hido a bordo de el el compareciente con su jente lo encontró anegado; y habiendo descubierto que en esta Bahía estaba una Fragata de Guerra de su Nación pasó a ella para pedirle socorro, cuyo comandante inmediatamente le franqueo un bote con Jente, un Ancla y cable que le tendieron al Bergantín para precaver se acabase de haser pedazos; Entraron a bordo a fuerza de trabajo, se sacó el cargo que estaba bajo del agua y puso sobre cubierta, en cuyo tiempo echo de menos quinientas y cinquenta piezas de Mahon, tres Baules de Zapatos; un cable delgado con otras diferentes cosas...”.

El comandante de la fragata americana mandó un bote en dirección a Gibraltar para dar cuenta a su cónsul de la situación y éste le contestó que no podía prestarle ayuda porque estaba cortada la comunicación con España a causa de la epidemia de fiebre amarilla.

¹² A.H.N.P.A. Miguel Colety de la Calle. L. 1,1. F. 132. 20-V-1803

Comunicaciones

El capitán decidió venir a Algeciras y dar parte de lo sucedido. La respuesta que recibió fue que “no podía permitir se desembarcare cosa alguna de lo que abordo tenía por haver de hacer quarentena y le enviaron en su Bote un Guarda por Sanidad para que tubiere cuenta no le quitaren ni desembarcare nada”.

Desde el puerto se buscó gente y embarcaciones para descargar las mercancías que llevaba a bordo y tratar de sacar el barco de los arrecifes y

“...El mismo Interp^{te} comisionado mandó a bordo un practico con Lancha y Jente llevando Pipas, Cable, Anclas y otros efectos para si podian sacar el Bergantín y aunque trabajaron diferentes días para ello no pudieron conseguirlo y lo dejaron por imposible; después cuando el tiempo lo permitió el compareciente con su jente hiban a él a sacar debajo del agua lo q^e podian hasta el dia veinte y cinco que habiéndose levantado un fuerte temporal lo hizo enteram^{te} pedazos y quando serenó a los dos o tres dias volvió al sitio donde estaba para ver lo que havia quedado y sólo encontraron y recojió algunos pedazos de madera que sólo servian para leña. Que de todo el cargamento ha salvado, aunque todo averiado, ciento treinta Barriles de Harina, quarenta y cinco entre los de carne y tocino, diez del queso, cinquenta cuñetes de manteca, Dos Barricas de Azúcar, tres y media pipas de Rum, tres Baúles de Zapatos, Ciento y veinte piezas de Mahones, la mayor parte de las velas y Jarcia con los palos, haviendo perdido al tiempo del Naufragio el libro Diurnal, pues aunque hizo barias diligencias para encontrarlo no lo ha podido conseguir”¹³.

A lo largo del año 1804 las noticias de mar que emanan del puerto de Algeciras siguen hablando de temporales, malos vientos y naufragios.

En enero se produjeron embarrancamientos y pérdidas de embarcaciones de pequeño porte en las aguas interiores de la bahía. Fue el caso de don José Antonio Bel, patrón de un laúd matriculado en Vinaroz. Salió con carga de vino de la punta de Cabicolpe en dirección a Cádiz pero el tres de enero, hallándose frente al Tolmo, el viento cambio de N a S. Buscó refugio en la bahía pero tocó fondo quedando varado en los arrecifes de la Isla Verde¹⁴.

Un mes mas tarde exponía su caso don Juan Antonio Marín que era patrón del falucho de Almería llamado *Virgen del Carmen*. El barco procedía de ése puerto y navegaba con destino a Algeciras cargado con cebada. A la altura de Gibraltar le entró un fuerte viento del NE que debió alcanzar tal fuerza que la única solución posible fue dejarse llevar por él. El viento “lo obligó a correr hasta frente de Alhucemas y por causa de la mucha mar y viento rindió la vela mayor y se le rompieron las dos pollacras viéndose presisado por no perecer a alijar algunas cosas del Barco como fueron la ropa de su uso...”¹⁵.

¹³ A.H.N.P.A. Miguel Colety de la Calle. L. 1,1. F. 260. 30-XI-1803.

¹⁴ AHNPA. Manuel Chacón. L.59. F.1. 5-I-1804.

¹⁵ AHNPA. Manuel Chacón. L. 59,1. F.11. 24-II-1804.

Almoraima 38, 2009

Por miedo a los corsarios ingleses el arráez marroquí sidi Mohamet Grandino, que navegaba con el falucho *Merboa* desde Tarragona a Cádiz con carga de avellanas y papel de estraza, se vio obligado a arribar a Málaga debido al mal tiempo y luego, por la presencia de corsarios ingleses en Gibraltar, no se atrevió a salir de la bahía de Algeciras donde lo sorprendió un gran temporal durante los días 4 y 5 de abril de 1807 que además de obligarle a alijar una buena parte de la carga que transportaba “ ... haviéndole faltado dos amarras, embarrancó en tierra, y al tiempo de llegar, embistió con un ancla de otro barco, por cuya causa se desfondó de que resultó grande avería al cargamento.”¹⁶.

Este temporal fue del sudeste, temporal de viento conocido en la zona como *sudestá*¹⁷. En esta ocasión afectó a varias embarcaciones. Entre ellas a los místicos algecireño *San Cayetano*, de don Jácome Peci y *Nuestra Señora del Carmen*, de don Francisco Valderrama; y al místico portugués *Nuestra Señora de la Concepción y las Ánimas*, patroneado por don Antonio Martínez Pérez. El patrón Jácome Peci nos informa de que el viento era de sudeste y de que obligó a que varasen en las playas varias embarcaciones fondeadas en la bahía¹⁸. Don Francisco Valderrama, más explicito, cuenta que el temporal – que según él duró hasta el día siete – le echó encima a la fragata norteamericana *El Comercio* que acabó varada en tierra, la cual “...le rompió un Calabrote levantándole la Solera y las Maniguetas y le rompió la antena mayor de modo que al día siete, que aun continuava el temporal, fue forzoso qe le socorriesen con un Ancla y cable para evitar la perdida del Barco y cargamento...”¹⁹.

El mes de febrero de 1808 fue especialmente duro para los hombres de la mar. Al menos tres de ellos han dejado noticias de las dificultades que vivieron en las aguas de la Bahía. El capitán don Pedro Bosaet, americano al mando de la fragata *Famer*, fue detenido por un corsario español y fondeado en Algeciras, cuando se dirigía a Cádiz. Contaba que el día 16 de febrero de 1808 hubo en la Bahía un fortísimo temporal y que a él “...le faltaron cables y naufragó su Buque sobre unas Piedras que están situadas frente a la parte de la Marina...”²⁰.

El mismo temporal afectó en las aguas del Estrecho al arráez Sidi Sait que procedente de Argel navegaba en la bombardera *Malbru* la cual fue atacada en medio del temporal por dos de cuatro bergantines ingleses que lo acosaban. Consiguio escapar de ellos refugiándose en Ceuta²¹.

Escasos son los datos referidos a naufragios que se recogen en el año 1809. El único del que tenemos noticias afectó al laúd *Nuestra Señora del Carmen* que se dirigía desde Vilasá a Cádiz con carga de aguardiente, vino, paño y medias, entre otras cosas, al mando de don Gaspar Mir que nos relató cómo hallándose “..inmediatto a la

¹⁶ A.H.N.P.A. Manuel Chacón. L. 62,3. R.2. F. 13. 7-IV-1807.

¹⁷ Entre las personas relacionadas con la mar, tanto en Algeciras como en otros puertos del Estrecho, se conserva una expresión popular referida a este fuerte viento que puntualmente afecta a la zona. La frase en cuestión, dice: *La sudestá, por San José; o quince días antes, o quince días después*. (Nota del Autor)

¹⁸ A.H.N.P.A. Manuel Chacón. L. 62,3. R.2. F.11. 7-IV-1807.

¹⁹ A.H.N.P.A. Manuel Chacón. L.62, 2. R.2. F. 19. 13-IV-1807.

²⁰ A.H.N.P.A. Manuel Chacón. L.63,1. S.F. 10-II-1808

²¹ A.H.N.P.A. Román Blanco de Cartagena. L. 435,1. F.99. 24-II-1808.

Isla de este surgidero a presencia de testigos..." Con viento fresco de levante notó que hacía agua en Punta Carnero, buscando un sitio para encallar llegó a Tarifa "...encayando en la Playa frente de Sta Catalina..."²² ”

Menudean las protestas por naufragios, como la de don Marcos Bahamonte, español y patrón de la goleta *San Antonio y las Ánimas* al que al salir de Algeciras rumbo a Cádiz un temporal del sudeste lo embarrancó junto a la desembocadura del río de la Miel²³; también en el río –no olvidemos que actuaba como fondeadero y lugar de atraque de embarcaciones menores - se produjo, como consecuencia del mal tiempo, un accidente que destruyó el bote *San José y las Ánimas* a raíz de la ruptura de las amarras de un barco charanguero²⁴. Tampoco son raras las protestas de mar y por avería de los cargamentos a causa de los malos tiempos: la bombarda *Virgen del Carmen*, que patroneaba don José Julián sufrió las inclemencias del tiempo frente a La Línea de la Concepción cuando navegaba con carga de bacalao, cobre y trapos entre Cádiz y Sitges, a finales de diciembre de ese año. Decía su patrón que

“Arreció más y más el viento y mar que como a las quatro de la madrugada aferró el juanete y la gavia manteniéndose solamente con la mayor y el foque hasta que siendo como las ocho y media del día veinte y ocho se rajó este por una fuerte racha de viento y quedó solamente con aquellas; que de este modo continuó recibiendo golpes de mar que le atravesaban de popa a proa, hasta que se rajó toda la vela mayor[...]dio al través debajo del Castillo de Santa Bárbara”²⁵.

Pero además de estas cuestiones políticas, el año 1813 comenzaba en medio de fuertes temporales, tal y como había finalizado el anterior, condiciones climáticas que se alargaron al menos por tres meses.

Don Juan León, capitán de la goleta española *General Ballesteros*, sufrió un aparatoso naufragio en los peligrosos arrecifes de Punta Carnero, cuando navegaba entre Mahón y Cádiz, con carga de vino y algodón

“Con la obscuridad de la noche ignoraban el sitio donde se encontraban, y por consiguiente, sin saber como dieron en Punta el Carnero entre las Piedras haciéndose pedasos el Barco a los pocos minutos y el compareciente escapó milagrosamente pues un golpe de mar lo arrojó sobre una Piedra donde estuvo asido todo el resto de la noche después de haber trabajado infinito entre las muchas Piedras que hay en aquel sitio y que le causaron ocho o dies heridas que le tienen postrado y le impiden el movimiento; que todos los demás de abordo se aogaron sin que se haya salvado el cargamento ni otro que el compareciente. Que a la mañana siguiente se fue y acojió como pudo a uno de los cortijos inmediatos donde le han auxiliado y socorrido y estando ya mas aliviado de sus

²² A. H. N. P. A. Pedro de Ronda. L. 851,2. F. 64. 14-VII-1809.

²³ A. H. N. P. A. Manuel Chacón. L.65,1. F.3. 3-I-1812.

²⁴ A. H. N. P. A. Manuel Chacón. L.65,1. F.17. 11-II-1812.

²⁵ A. H. N. P. A. Manuel Chacón. L.65,1. F.18. 24-XII-1812.

dolencias y heridas, le han conducido a esta ciudad y se ha presentado a el Señor Comandante de esta Provincia en cuya casa se haya curándose²⁶.

Otra víctima más de éste temporal de comienzos de año fue el capitán británico don James White, que lo era de la goleta *Sylph*. Procedente de Gibraltar con cargamento de vino y sin destino conocido, se hallaba enfrente de Punta Cabrita [Punta Carnero] "... quando de repente se mudo el viento al Poniente con truenos, relámpagos y Ráfagas fuertísimas de resultas de lo qual rompió la vela de mesana...", a pesar de ello fue capaz de entrar en el puerto de Algeciras. Días más tarde al salir del puerto "...desobedeciendo el Buque en la Segunda virada, baró en el arrecife de la Isla Verde donde quedó por largo rato batiendo con suma violencia.." El capitán White consiguió zafar el barco del escollo²⁷.

El mismo destino, aunque con peor suerte, corrió la bombardera española *Virgen del Carmen* que a las órdenes de don José Julián navegaba de Cádiz a Sitges con carga de bacalao. En Punta Carnero "...se hizo pedazos [...] y habiendo tenido la desgracia de que se aogaron una mujer y un criado suyo que iban de pasajeros, sin que se halla podido salvar cosa alguna del cargo ni bagaje²⁸.

El lugre *Nuestra Señora de los Remedios*, también embarrancó cargado de arroz " al Sur del muelle de este Puerto en la noche del día veintinueve de diciembre..."²⁹; menos grave fue el destino de la tartana *Virgen del Carmen* que cargada con pertrechos de guerra, vino, garbanzos, pasas, papel y tomate se vio enfrentada en Punta Europa –el extremo sur del peñón de Gibraltar – con un fortísimo vendaval. Cuando intentaban volver hacia Málaga, y a la altura de Estepona, el viento cambió a SE, con lo que no tuvo más remedio que abrirse hacia el Estrecho en donde alijó parte de la carga para evitar el naufragio³⁰.

La potencia de este temporal debió ser sobrecogedora y algunos patrones manifestaban que observaron fenómenos meteorológicos ciertamente infrecuentes en estas latitudes. Así lo declaraba el capitán de la fragata española *San Pascual*, don Vicente Espinosa, que navegaba con cargamento de sal desde Torrevieja a Irlanda. El capitán habla en su informe de mangas de aguas - ¿tornados? – sobre el mar a las que atacaron y destruyeron a cañonazos³¹.

El temporal se mantuvo hasta comienzos de febrero (o fue otro venido más tarde) y siguió causando estragos entre los barcos que navegaban por estas aguas. El místico gibraltareño *Renchs*, propio del gibraltareño Sr. Espirro, y del que era patrón don Domingo Rabena, navegaba hacia su puerto de origen desde Orán con un cargamento de setenta y tres cabezas de ganado vacuno por cuenta del hebreo don Salomón Benelias. En las proximidades de Gibraltar el temporal los puso a borde del naufragio. Para salir a flote arrojaron parte de la

²⁶ A. H. N. P. A. Manuel Chacón. L. 66,1. F. 11.4-I-1813.

²⁷ A. H. N. P. A. Manuel Chacón. L. 69,1. F.1. 4-I-1813.

²⁸ A. H. N. P. A. Manuel Chacón. L. 66,1. F. 13. 4-I-1813.

²⁹ A. H. N. P. A. Manuel Chacón. L. 66,1. F. 28. 11-I-1813.

³⁰ A. H. N. P. A. Manuel Chacón. L. 66,1. F. 51. 26-I-1813.

³¹ A. H. N. P. A. Manuel Chacón. L. 66,1. F. 47. 26-I-1813.

carga: dos cañones, la lancha y veinte cabezas de ganado. Gracias a ello pudieron fondear en la desembocadura del río Palmones por no poder hacerlo en Gibraltar³².

Don Modesto Apagan, inglés, patrón del jabeque velachero *Los Dos Hermanos*, que navegaba de Orán a Alicante, continuaba hablando de temporales y de su propio naufragio a finales del mes de marzo. El barco navegaba con 24 cabezas de ganado vacuno y 160 carneros, además de sémola, arroz, dátiles, babuchas, badana y dientes [colmillos] de elefante. Los propietarios de la carga eran el capitán y su yerno, un tal don Antonio Higuero, cónsul de España en Orán. Cuando se hallaban a cinco leguas del cabo de las Agujas les sorprendió un temporal de levante que primero los condujo a las inmediaciones del cabo de Gata y desde allí hasta Punta Europa; consiguió fondear en las inmediaciones de la Isla Verde, en el lado norte "...a la intermediación de su arrecife, como parage más abrigado en este Puerto para el expresado viento de levante..." Desembarcó 23 vacas y 145 carneros, pero a las tres de la madrugada el barco se estrelló en la marina de El Chorruelo³³. En otro documento posterior aparece como patrón del citado jabeque Magi Muhamed Benalet, natural o vecino de Argel, que manifestaba navegar bajo bandera inglesa desde Orán a Gibraltar con la carga que se cita más detalladamente: 3 fardos de diente de elefante, 5 de pellejos amarillos, 1 de zapatos, 1 de mantas, asientos de maluca? con plumas, 1 fardo de sémola, 1 de alpiste, 1 de alcuscús, 3 de arroz, ropa y provisiones, aunque no cita el ganado. Relata que estando fondeado en Gibraltar, el cónsul norteamericano don Cosme Burlini, acompañado por gente de tropa, asaltaron el barco sin que el patrón sepa el porqué. Añadía que el temporal había hecho trizas el barco y, al hundirse, había perdido la carga y "...ha quedado sumamente pobre y sin poder subsistir por carecer de arbitrios..."³⁴

Otra embarcación, el jabeque *La Tartana*, también inglesa, procedente del mismo puerto y con destino a Gibraltar, mandada por don Luis Gato y fletada por un tal José, judío gibraltareño, fondeó en Puente Mayorga por no poder hacerlo en Gibraltar por el temporal. Un místico se le echó encima y le partió la proa "...se soltaron todos los cables y no pudiendo resistir el tiempo embistió a la parte del sur del Rio de la Miel donde se ha desfondado el barco. De la carga que transportaba – 90 bueyes - salvaron 54 y 36 murieron ahogados dentro de las bodegas del barco"³⁵.

Una descripción minuciosa de lo que debió ser este temporal la realizó el capitán inglés don Thomas Brokensaw, de la goleta *La Regente* que cargada de jabón navegaba de Malta a Lisboa. El barco estaba fondeado en Gibraltar y sobre el 27 de marzo comenzó el temporal de levante. En la mañana del 28 se le vino encima una polacra española que le cortó un cable, de manera que tuvieron que cortar el otro y ponerse a la vela para salir de la Bahía y tratar de salvar el temporal en el Estrecho, pero no fueron capaces de conseguirlo

“Por quantas maniobras hizo al intentar rebasar la Punta del Carnero, trabajó todo lo posible para venir a fondear en la bahía de este Puerto, que tampoco pudo conseguir [...]a las quatro de la madrugada embarrancó en las playas de Getares; a las cinco, con los

³² A. H. N. P. A. Manuel Chacón. L. 66,1. F. 53. 2- II- 1813.

³³ A. H. N. P. A. Manuel Chacón. L. 70,1. F. 17. 28- III- 1813.

³⁴ A. H. N. P. A. Manuel Chacón. L. 66,1. F. 119. 29-III-1813.

³⁵ A. H. N. P. A. Manuel Chacón. L. 66,1. F. 111. 28-III-1813

Almoraima 38, 2009

grandes golpes que recibía la goleta se le abrió, anegándosele enteramente y llevándose el mar a tierra varios de sus peltrechos, que les fueron robados por las gentes que transitaban; a las seis bajó la tripulación a tierra con la lancha en grandísimo peligro, en cuyo estado permanecen allí guardando el Buque, sin poder auxiliarlo por que el temporal continua todavía...”³⁶.

Don Juan Bautista Vignale, patrón de la polacra inglesa *Alexandro*, cargado de cebada y fardos de ropa pertenecientes a don Jacome Pedemonte y don Próspero Schafino, comerciantes de Gibraltar, especificaba que se hallaba fondeado cuando el día 26 de marzo a las 14 horas se levantó un fortísimo temporal de levante. Tan fuerte que el patrón que estaba en Gibraltar no pudo volver al barco. Los cables se partieron y el piloto trató de alcanzar el Estrecho aunque, por mucho que rizaron las velas, no pudieron conseguirlo y acabaron embarrancando en El Rodeo " a media legua de esta Ciudad" donde el barco se hizo pedazos y la carga se perdió. El piloto, dos pasajeros y dos marineros murieron ahogados³⁷.

³⁶ A. H. N. P. A. Manuel Chacón. L. 70,1. F. 19. 29 –III-1813.

³⁷ A. H. N. P. A. Manuel Chacón. L. 66,1. F. 117. 29-III-1813.