

# Historias de naufragios en las aguas de Tarifa

## El hundimiento del *Achille* (1804)

Mario Ocaña Torres

**N**avegar por las aguas del Estrecho, incluso a principios del siglo XXI, sigue conllevando ciertos riesgos. Hacerlo hace doscientos años, a vela, suponía estar a merced de los vientos, las corrientes, las nieblas, los escollos, además de los corsarios que, bajo cualquier pabellón, andaban a la busca y captura de presas y botín, por estas aguas de nadie.

Quizás sean los relatos narrados por los patrones de las pequeñas embarcaciones mercantes que realizaban el tráfico de cabotaje los que mejor definen la situación y los peligros de estas aguas.

Veamos algunos ejemplos:

Gabriel Bellido, era patrón y dueño del místico español *San José* y *las Ánimas*, matriculado en el Puerto de Santa María. Dice este hombre, en un documento denominado Protesta de Mar y realizado ante un escribano, para que dé fe, que estando su navío "*bien acondicionado, listo, pronto y peltrechado para Navegar en la Bahía de Cádiz fue fletado por el Administrador de Salinas de dha Ciudad para conducir trescientas fanegas de sal desde la Real Isla de Leon a la villa de Motril [...] cargo la sal el día nueve del corriente y estuvo esperando tiempo favorable hasta el onze que salió para seguir la Navegación como así lo efectuaron, y continuo hasta el diez y seis, que hallándose a la medianía del Estrecho de Gibraltar siendo como las nueve de la noche les entro un fuerte viento contrario por el Levante agarrandole un correntin de marea tambien contrario que le haria 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 mas esfuerzo que hacia 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<sup>e</sup> nombran de Palmones, en donde permanecieron hasta*

*el 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<sup>o</sup> para tapar el agua como en efecto por este medio pudo remediar alguna cosa y volvió a cargar lo q<sup>e</sup> había puesto en tierra..." (1).*

En otros casos, la mar y el viento jugaban malas pasadas. Eso, por lo menos, le sucedió al patrón Francisco Antonio Pérez, que lo era del místico *San José* un pequeño velero mercante que, procedente del puerto de Almería, transportaba alquitrán y esparto para el Arsenal de La Carraca en Cádiz. Estando en el Estrecho, frente a Tarifa, les sorprendió un cambió el viento. Tanta fuerza trajo que para correr el temporal llegó hasta el peñón de Alhucemas y, para mantenerse a flote, tuvo que mandar arrojar por la borda más de cincuenta barriles de alquitrán, el fogón del barco y todo el esparto que llevaban sobre la cubierta (2).

Los riesgos de navegar en las aguas abiertas del Estrecho eran elevados. No menos lo era encontrarse en la proximidad de tierra, o incluso fondeado y resguardado en puerto. El de la ciudad de Tarifa, podía llegar a convertirse en una trampa peligrosa, de producirse cambios de viento tan inesperados, como frecuentes en la zona. Sobre esta circunstancia nos informa don Simón Girau, vecino de Cádiz y capitán de la goleta corsaria española *La Veloz* que, matriculada en Cádiz, andaba al corso "*...contra la Nacion Britanica...*" por las aguas gaditanas a principios del año 1805. Pero, a don Simón Girau y a los hombres de su tripulación las cosas se les torcieron y a punto estuvieron de dejar de ser cazadores para convertirse en presa, situación esta bastante frecuente dentro de los avatares marítimos y de la cambiante suerte de los hombres que hacen la guerra en la mar.

El día 27 de enero de 1805 *La Veloz* navegaba por las inmediaciones del castillo de Santipetri. Avistaron velas en el horizonte que resultaron ser de un navío inglés que los estuvo persiguiendo du-

rante tres horas y media sin poder darles alcance. Una vez que lo despistaron, o que el inglés perdió interés por la posible presa, *La Veloz* mantuvo rumbo hacia la embocadura del Estrecho por ser este el ámbito más idóneo en donde desempeñar sus actividades corsarias. El día 28 dieron fondo en el puerto de Tarifa, abrigándose con la isla del viento del Suroeste. Pero la fuerza del viento, a medida que fue pasando el día, fue haciendo cada vez más fuerte y "...a las seis y media de la noche reynando el viento p<sup>r</sup> el SSO cargo el tiempo demasidamente y se aumento la mar de tal manera que a las seis de la mañana del día veinte y nueve sig<sup>te</sup> garraron las anclas y arrojando su buque sobre la costa le fue forzoso picar los cables y darse a la vela con direccion a este Puerto...".

Este puerto es el de Algeciras, al que llega *La Veloz*, haciendo gala a su nombre, empujada por un fuerte viento del suroeste. Allí el capitán realiza una protesta para dar cuenta de los avatares padecidos en la mar, para justificar los daños y, sobre todo, para dar cuenta del cable y ancla que dejó junto a la isla de Tarifa, al tener que salir a mar abierto para salvar su barco y la vida de la gente de su tripulación (3).

Si las aguas del Estrecho constituían un difícil obstáculo para los marineros conocedores de ellas y acostumbrados a cruzarlas en todos los sentidos, a pesar de los riesgos, hemos de suponer que el desconocimiento de las mismas añadía un grado más de peligrosidad para los que las conocían poco o, en algún caso, las atravesaban por primera vez. En estos casos, los accidentes, de producirse, podían acabar en naufragios que daban al traste con el viaje, provocaban la pérdida de las mercancías que se llevaban a bordo y conducían la embarcación a descansar sobre los fondos del océano. Las tripulaciones, a veces, corrían, el mismo destino.

La experiencia del naufragio fue la que padeció en el mes de octubre de 1804 un barco de pabellón ruso llamado *Achille* frente a la playa de Los Lances.

Por las declaraciones de su capitán don Andrea Vocco sabemos que cuando llegó a las costas del Estrecho llevaba sobre sus cuadernas una larga travesía. El barco había embarcado, en el puerto de Sidra (4), en Grecia, carga de trigo. Exactamente catorce mil fanegas, con destino al puerto español de Cádiz. Inició la singladura el día trece de septiembre de 1804. Informado por algún otro buque en el camino, recibe la noticia de que en Algeciras podía encontrar buenos precios para el

trigo que transporta a su bordo, de manera que el capitán decidió poner rumbo a esta ciudad. Pero cuando llega al puerto, por razones que ignoramos, las expectativas que esperaba encontrar no son tales y decide hacerse a la vela para vender su mercancía en el puerto de Cádiz, como tenía previsto en un primer momento.

El día quince de octubre dejó atrás la isla de Tarifa internándose en el Atlántico, pero el *Achille* no realizó una singladura larga. No volvería a tocar puerto.

En su relato el capitán Vocco nos dice que: "*dió su buque en unas piedras nombradas Los Cabezos fronterizas a Balde-Vaqueros a una legua a el Oeste de Tarifa, comenzando en seguida a hazer grande porción de agua que a pesar de las actibas y eficaces maniobras y diligencias que tanto el exponente como la Tripulación practicaron, no pudieron agotar, antes por el contrario aumentándose por instantes mas y mas se sumergia la Embarcación de tal manera que se vieron obligados para salvar sus vidas a transbordarse a la Lancha, sin poder libertar cosa alguna, acabándose de sumergir enteramente la Embarcación una ora después del desgraciado acontecimiento...*" (5).

El capitán don Andrea Vocco debió alcanzar el puerto de Algeciras, que es en donde acude a un escribano, por vía marítima. Bien con la lancha que cita en su declaración o a bordo de otra embarcación. El caso es que a la desgracia de su naufragio viene a sumarse otra más insignificante, sin duda, que la primera. Tiene que dirigirse a voces "...a distancia de diez o doze baras..." al escribano. La razón no es otra que la epidemia que ha brotado en Málaga y que ha obligado a todos los puertos de la costa a imponer la cuarentena y la incomunicación para evitar la difusión del contagio.

Los Cabezos constituyen una zona de poca profundidad, alejada de la costa, en la que hasta hace algunos años era posible contemplar los restos de un imponente mercante moderno encallado en sus escondidos y peligrosos arrecifes.

#### REFERENCIAS Y BIBLIOGRAFÍA

- (1) A.N.P.A. Miguel Colety de la Calle. Leg. 1.1. Fol. 132.
- (2) A.N.P.A. Román Blaqqo de Cartagena. Leg. 430.1. Fol. 105. 19-02-1804.
- (3) A.N.P.A. Manuel Chacón. Leg. 62.1. Fol. 1. 30-01-1805.
- (4) No he localizado ningún puerto en Grecia con ese nombre. Quizás la grafía del escribano trasladase al papel, castellanizándolo, en nombre que pronunció el capitán.
- (5) A.N.P.A. Manuel Chacón. Leg. 59. Fol. 26. 29-10-1804.