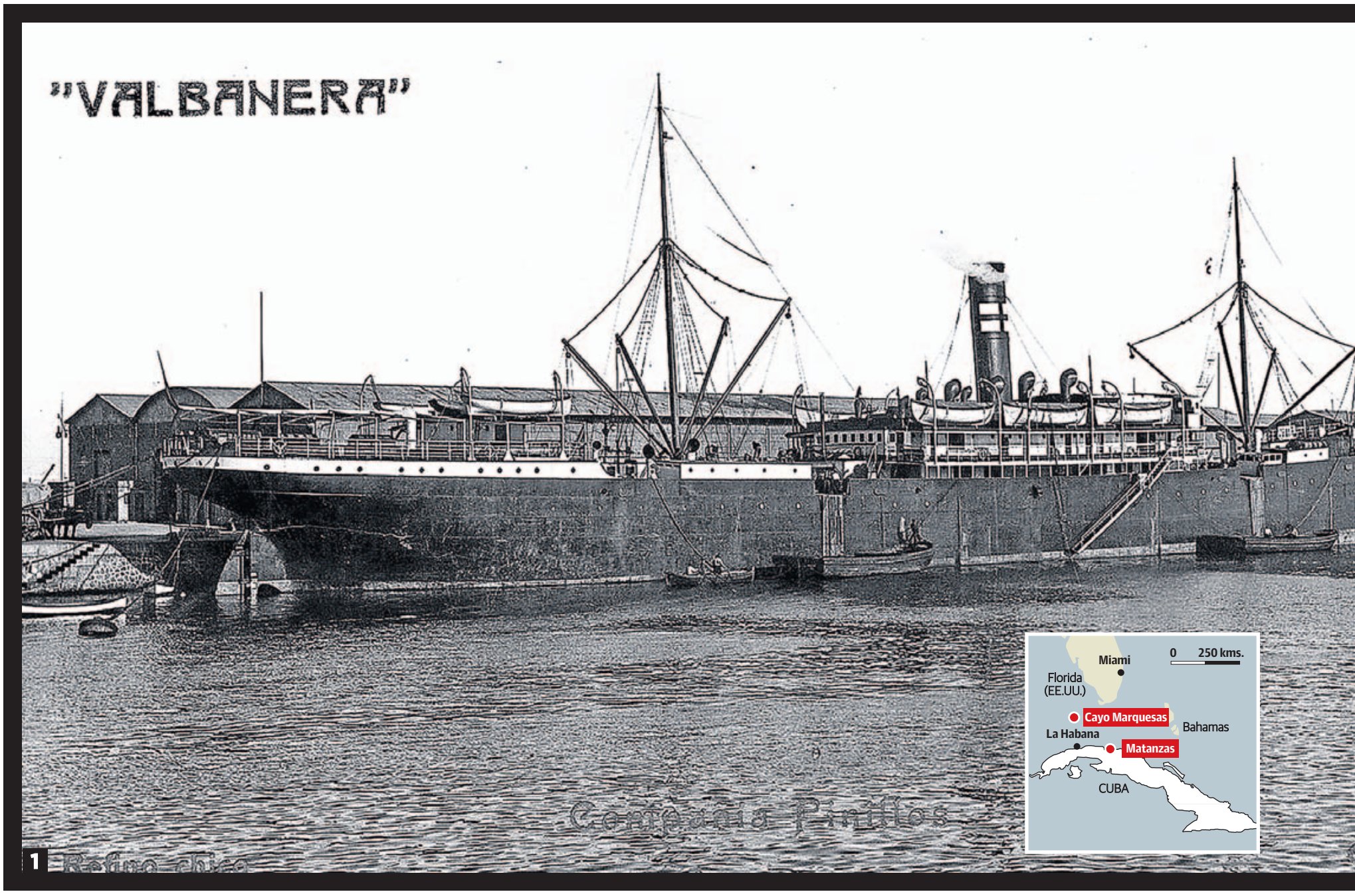


1

El desastre del Valbanera cumple cien

El vapor de la compañía Pinillos, de origen camerano, naufragó frente a los cayos de Florida por un ciclón

El hundimiento del buque, que supuso el mayor desastre en la historia de la marina mercante española, dejó medio millar de muertos

PÍO GARCÍA
pgarcia@diariolarioja.com

LOGROÑO. Hacia el año 1835, Miguel Martínez de Pinillos y Diez de Velasco, natural de Nieva de Cameros, emigró a Cádiz y adquirió algunos veleros. Su hijo Antonio María dio un paso más allá: compró unos cuantos barcos de vapor, fundó la naviera Pinillos y extendió sus líneas por todo el mundo. Los Martínez de Pinillos jamás perdieron la memoria de sus orígenes y en 1905 encargaron a los astilleros Cornell and Co., de Glasgow, un formidable buque trasatlántico que debía llevar el nombre de la patrona de La Rioja. Los obreros escoceses equivocaron la ortografía y bautizaron el barco como «Valbanera». Para los supersticiosos, aquella fue la primera señal de mal fario.

La naviera Pinillos, en los primeros años del siglo XX, no tenía buena fama. Dos de sus barcos se habían hundido en apenas nueve meses (el Príncipe de Asturias y el Pío IX) y el Valbanera ya había vivido algún episodio tenebroso. En julio de 1919, unos treinta emigrantes habían muerto durante el trayecto entre La Habana y Cádiz, víctimas de la gripe española. Para cortar el posible contagio, los cadáveres fueron arrojados por la borda. Luego se descubrió, con gran escándalo, que el vapor había embarcado a 1.600 personas, 400 más de las permitidas. Los emigrantes pagaban 70 pesetas para cruzar el Atlántico en el Valbanera, en condiciones miserables: «Hacinados en literas o colchonetas, en los entrepuentes de las bodegas, en un espacio insalubre, bajo un calor asfixiante y en un barco que se movía de lo lindo y provocaba a los viajeros mareos y vómitos continuos», relata Fernando José García Echegoyen, marino e investigador especializado en siniestros marítimos.

Un mes después, el 10 de agosto, el Valbanera salió del puerto de Barcelona en su viaje número 54. Lo comandaba un capitán todavía joven, Ramón Martín Cordero (33 años), un andaluz que llevaba navegando desde los quince y que tenía fama de héroe por haber salvado de un ciclón tropical a otro buque de la naviera. El Valbanera fue haciendo varias escalas (cargando víveres y emigrantes) hasta completar su pasaje. Zarpó hacia América desde el puerto de Santa Cruz de la Palma.

La singladura discurrió sin problemas hasta Santiago de Cuba. En la ciudad isleña se bajaron cientos personas, algunas incluso con pasaje hasta La Habana. Este ha sido siempre uno de los enigmas del viaje: ¿por qué decidieron desembarcar? García Echegoyen matiza el misterio: «El viaje era un infierno, así que es muy posible que muchos decidieran continuar por tierra. Y también es posible que su destino final les quedase más cerca de Santiago que de La Habana». El caso es que esa decisión les salvó la vida.

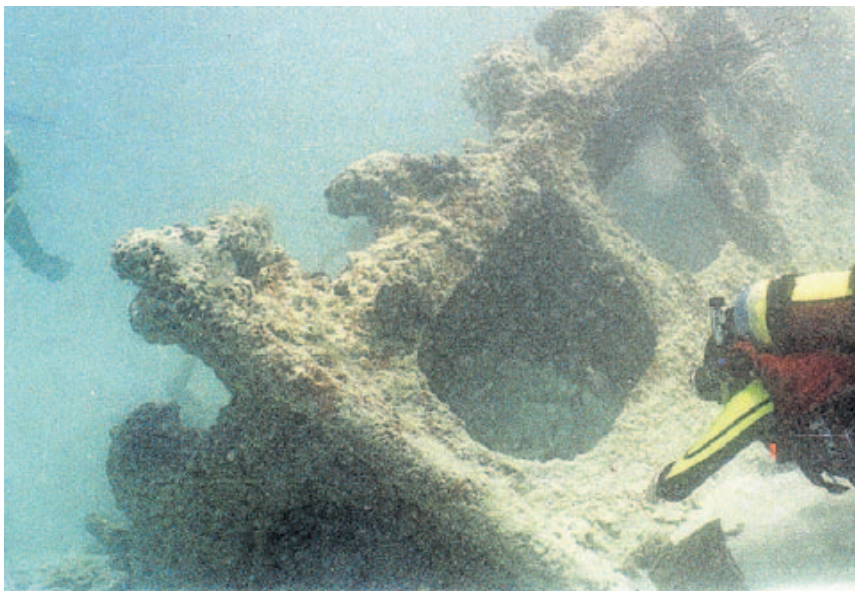
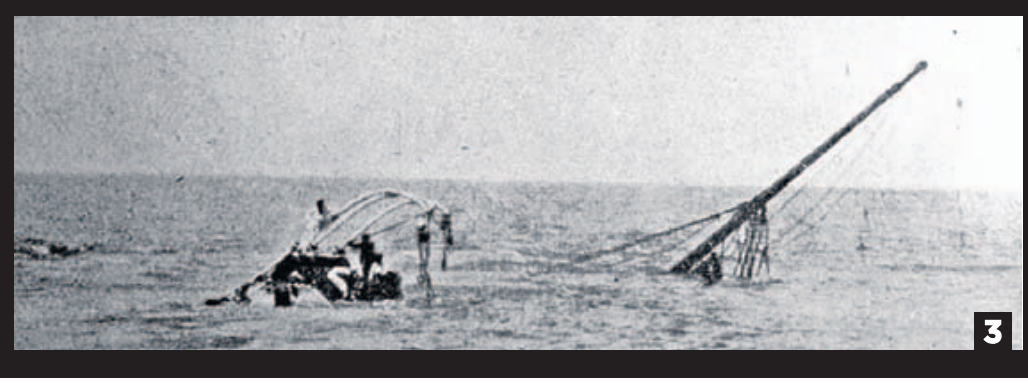


Imagen de una de las expediciones de García Echegoyen para investigar

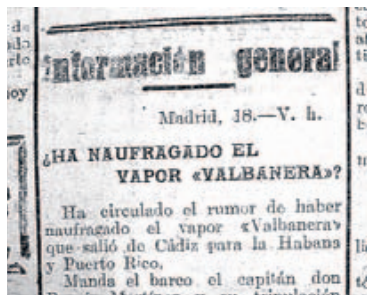
El capitán Martín Cordero continuó en dirección a la capital cubana, pero sin darse prisa porque el puerto estaba ocupado. Navegaba a baja velocidad, relajadamente. Al acercarse, envió un telegrama al observatorio meteorológico de Belén. Decía:



1. El vapor Valbanera, en una fotografía de la Compañía Pinillos.

2. La tripulación del Valbanera.

3. Los restos del buque asoman en el área de Halfmoon Shoal, a cinco millas de Cayo Marquesas. :: ARCHIVO DE FERNANDO G. ECHEGOYEN



Información general

Madrid, 18.—V. h.

¿HA NAUFRAGADO EL VAPOR «VALBANERA»?

Ha circulado el rumor de haber naufragado el vapor «Valbanera» que salió de Cádiz para la Habana y Puerto Rico.

Manda el barco el capitán don

Un naufragio con muchas incógnitas y escasa repercusión

El Valbanera desapareció el 9 de septiembre de 1919. El día 19, Diario LA RIOJA publicaba un suelto con un título inquietante: «¿Ha naufragado el vapor «Valbanera?» El artículo, fechado en Madrid, comenzaba señalando que «circulaba el rumor» de su naufragio. Un día después, se confirmaba la noticia fatal: «En Cádiz se ha recibido un cablegrama de La Habana, confirmando el naufragio del vapor 'Valbanera'. Créese se hundió por una tromba de agua, otros suponen chocó contra un arrecife, pero en concreto nada se sabe». La noticia aporta un número de pasajeros muy inferior al real (85) y asegura que en su mayoría eran «obreros andaluces que iban a Cuba a trabajar en la recolección del azúcar». El texto recuerda que el buque llevaba el nombre de la virgen de Valvanera, patrona de La Rioja, ya que el propietario de la naviera Pinillos descendía de Nieva de Cameros.

años

los restos del Valbanera. :: F. G.E.

«Al norte de Matanzas. Con viento duro del Noreste. Diga qué hay de la perturbación. Respuesta pagada». El padre Gangoitia, sacerdote jesuita y director del observatorio, le contestó; pero ya no recibió respuesta alguna del barco. La última vez que alguien vio al Valbanera fue en la mañana del 9 de septiembre, al norte de Isabela de Sagua, mientras el ciclón avanzaba desde las islas Bermudas hacia el golfo de México.

Diez días después, el 19 de septiembre, el cazasubmarino USSC 203, comandado por el alférez de fragata L.B. Roberts, encontró los restos del barco en Halfmoon Shoal, una zona muy poco profunda a cinco millas de Cayo Marquesas, en Florida. El barco había quedado enterrado casi por completo en la arena, pero todavía asomaba un mástil. Un informe de la época asegura que bajo las aguas solo encontraron una cabeza humana. Ni rastro de los otros 500 pasajeros.

¿Qué pasó entre el 9 y el 19 de septiembre de 1919?

Cien años de preguntas

Durante más de treinta años, García Echegoyen ha estado investigando sobre el desastre del Valbanera. Incluso ha dirigido tres expediciones a la zona en la que el pecio permanece sepultado y ha recuperado algunas piezas. «Cuando estudiaba Náutica me dispuse a hacer un trabajo sobre el Titanic. Entonces, analizando otros desastres más o menos similares, descubrí que la documentación que había en Estados Unidos sobre el Valbanera no coincidía en absoluto con la versión que corría en España. Investigar su hundimiento se convirtió entonces en mi interés, mi pasión e incluso mi obsesión». Fruto de sus pesquisas nació un libro, *El misterio del Valbanera*, en el que relataba los numerosos enigmas que todavía rodeaban al naufragio. Quince años después de aquella publicación, García Echegoyen está a punto de editar otro volumen, *Regreso al Valbanera*, en el que aspira a explicar cómo sucedió realmente la mayor catástrofe en la historia de la marina mercante española.

Aquel 9 de septiembre, tras colocarse a la altura de Matanzas, el capitán Martín Cordero decide poner rumbo hacia el Norte. «Los marinos dividimos los ciclones en dos partes –explica García Echegoyen–: un semicírculo peligroso y un semicírculo manejable. El capitán puso rumbo al Noroeste pretendiendo navegar siempre por el semicírculo manejable. Pero el estrecho de Florida es muy complicado, con todos sus cayos y los bancos de arena, y además el ciclón varió de trayectoria. El Valbanera se vio zarandeado por vientos que superaban los 185 kilómetros de hora y formaban olas de 12 metros... hasta que acabó metiéndose en el vórtice del ciclón».

El buque embarrancó entre Cayo Marquesas y la isla de la Tortuga y se hundió en una zona de escasa profundidad, sobre un lecho de arenas movedizas. Echegoyen calcula que el fatal suceso debió producirse entre las ocho y las once de la mañana del 10 de septiembre de 1919. En pocos minutos, el Valbanera quedó sepultado en la arena con todos sus pasajeros y tripulantes a bordo. No se salvó nadie.

Fernando J. García Echegoyen
Marino e investigador

«Sus pasajeros eran demasiado pobres como para que nadie lanzase una investigación oficial»

El contraalmirante Benton Decker, de la marina de los Estados Unidos, se empeñó en buscarlo durante nueve días por las aguas del Golfo de México. «Decker no cejó hasta que encontró los restos del barco –subraya Echegoyen–. Había sido agregado naval en la embajada de los Estados Unidos en Madrid y debía tener cierta relación con España porque se tomó su búsqueda como algo personal». Cuando el USSC 203 llegó a Halfmoon Shoal y descubrió el palo del mástil del Valbanera medio sumergido entre las aguas, los buzos debieron toparse con una escena infernal: «Encontraron un barco gigantesco hundido casi a ras de agua, con 500 personas descomponiéndose en su interior», relata Echegoyen. Pero Decker dio orden de que no se informase de los pormenores de la tragedia; solo confirmó la noticia del naufragio. Los cuerpos, sin embargo, estaban ahí. «Sus pasajeros eran demasiado pobres como para que nadie lanzase una investigación oficial sobre el suceso. El Valbanera era el barco de los miserables; resulta difícil no encontrar paralelismos con la muerte hoy en el Mediterráneo de tantos emigrantes», lamenta García Echegoyen. El investigador español llegó a hablar con el nieto de uno de los buzos que participó en la expedición de búsqueda y le confirmó que vieron los cadáveres «suspendidos entre dos aguas». Más aún, un ciclón posterior, en los años 70, retiró parte de la gruesa capa de arena que cubría el trasatlántico y liberó algunos restos humanos.

Cien años después, el Valbanera sigue ahí: encallado frente a Cayo Marquesas, sepultado por la arena, mudo, convertido en el inopinado cementerio de 500 personas (hombres, mujeres, niños, bebés) que salieron de España buscando un futuro y acabaron metidos en el ojo de un huracán.