

El pecio *San Andrés*. Historia de un naufragio mal identificado en la isla de las Palomas (Tarifa)

Manuel Quero Oliván / Raúl González Gallero

RESUMEN

Los restos del pecio conocido como *San Andrés* llevan siendo mal identificados desde hace décadas con el naufragio del Vapor *Miño*. Este trabajo quiere esclarecer la identidad del pecio y establecer la zona donde realmente naufragó, y por tanto guarda los restos del buque, el vapor *Miño*.

Palabras clave: Tarifa, ensenada del Tolmo, pecio, arqueología subacuática, marina mercante, empresas navieras, buques de vapor.

ABSTRACT

The remains of the wreck known as “San Andrés” being misidentified for decades like shipwreck Vapor *Miño*. This work wants to clarify the identity of the wreck and set the area where you really wrecked, and therefore holds the remains of the ship, steam *Miño*.

Keywords: Tarifa, Tolmo Cove, wreckship, underwater archaeology, merchant navy, shipping companies, steamers.

1. INTRODUCCIÓN

Los restos del pecio mal conocido como “San Andrés”, sito en los aledaños de la isla de Tarifa, llevan siendo identificados desde hace décadas con el naufragio del Vapor *Miño*, de las Líneas de Vapores Tintoré, acontecido en marzo de 1856. Tras varios años de investigación documental y buceo en el pecio, sabemos que ese naufragio, producido por la colisión con la fragata británica a vela *Minden*, se produjo en aguas de la Ensenada del Tolmo, y no en la isla de Tarifa tal y como se pensaba hasta hace poco.

Además de estas nuevas noticias de la época localizadas —que alejan el naufragio del *Miño* varias millas al NE del punto del pecio situado al SE de la isla de Tarifa—, tenemos para su identificación varios datos: 1) la tipología del buque —que está muy bien registrada en los documentos de la época—; 2) el cargamento documentado en el pecio; y 3) la noticia de otro naufragio en la misma zona. Todos estos datos nos indican que el naufragio que se produjo en la zona y que se identifica con los restos del pecio de vapor *Miño* son los de otro vapor.

2. EL PECIO

Se localiza en la zona SE de la isla de las Palomas –Tarifa– entre el veril de los 26 a los 39 metros de profundidad. Son los restos de un vapor con casco de madera y de propulsión a palas. Con el tiempo solo han quedado las estructuras de hierro pertenecientes a la maquinaria y otros elementos que han constituido un arrecife artificial muy visitado por buceadores deportivos de toda la geografía (Lámina 1). Destaca desde el momento de su descubrimiento por los buceadores de la zona gran cantidad de lingotes de plomo con la marca “San Andrés”, nombre que hasta el día de hoy le han dado los que hasta él se han acercado (Lámina 2); y restos de botellas de vidrio, tipo torpedo, de la marca *Swcheppes*.

3. LA FÁBRICA DE FUNDICIÓN DE PLOMO DE SAN ANDRÉS

La *Fundición Casa Grande de Adra* fue fundada por la empresa malagueña Rein y Cía. funcionó desde 1822 extrayendo minerales de plomo de las sierras de Gádor y de las minas de Benínar y Turón. Poco tiempo después fue comparada por

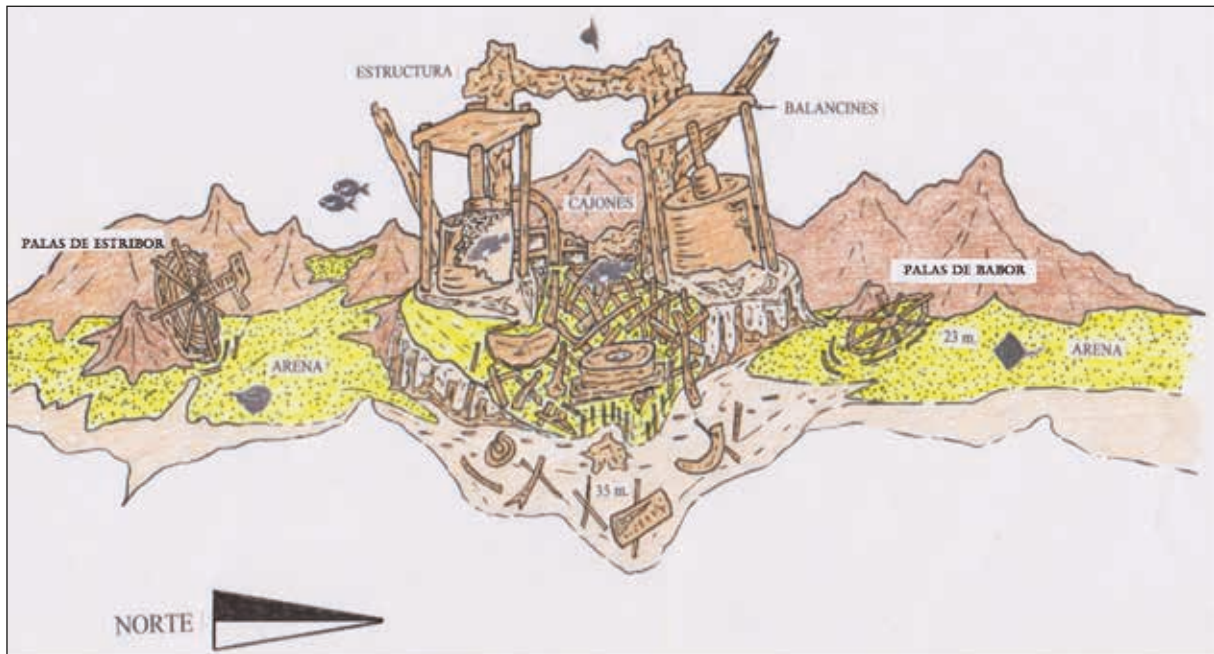


Lámina 1. Croquis del pecio "San Andrés". Dibujo de Miguel Quintero



Lámina 2. Lingotes de la fábrica San Andrés. Imagen de Félix Rodríguez

la empresa londinense de Collmann and Lamdert y en 1837 la compró por tres millones de reales el empresario riojano afincado en Málaga D. Manuel Agustín Heredia, llamándola "San Andrés" por ser ese día cuando realizó la adquisición.

4. 1837: EL NAUFRAGIO DEL VAPOR RMS DON JUAN

El 15 de septiembre de 1837 naufraga cerca de

Punta Marroquí el vapor correo real *RMS Don Juan*. De matrícula de Londres, era un buque de carga general y pasaje. Construido por *Fletcher, Son & Fearnall* y fletado el 20 de julio de 1837. Era propiedad de la *Peninsular Steam Navigation Company*, futura P&O (Lámina 3). Tenía casco de madera y un desplazamiento de 932 t.; con una propulsión a vapor del tipo paletas de acción directa de 2 cilindros y una potencia de 360 hp, que le daban una velocidad de crucero



Lámina 3. El S.S. Great Liverpool, hundido en aguas españolas en 1846.
Imagen de archivo de Raúl González Gallero

de 7 nudos. Sus dimensiones eran: eslora de 45, 22 m; manga de 7,31 m; y puntal de 4,94 m. Transportaba 21 toneladas de fruta y 21 toneladas en lingotes de plomo con más de 20.000 libras en efectivo. Llevaba en el momento del naufragio 14 pasajeros. Se desconoce el número exacto de la tripulación y su Capitán era J.R. Engledue. Víctimas mortales: 4 (*The Gibraltar Chronicle*, 15-16/09/1837).

Costó 43.000 libras y fue solo parcialmente asegurado; diseñado específicamente para la *Peninsular Steam Navigation Company*. Antes de ser vendido el 10 de septiembre del año 1837, en julio comenzó su viaje inaugural. Hizo un trayecto a Gibraltar y otro a San Sebastián. Una de las primeras líneas de vapores notables que se organizará para el servicio de ultramar fue lo que en última instancia se convirtió en la *Peninsular and Oriental Company* (P&O). Tuvo su origen en el servicio del buque de vapor de Falmouth a Oporto, Lisboa, Cádiz y Gibraltar. Cuatro barcos de vapor fueron construidos entre 1836 y 1837: *el Tajo*, *Don Juan*, *Braganza*, e *Iberia*. Su

misión llevar el correo de Inglaterra a Alejandría y viceversa, donde era transportado por tierra hasta Suez, y de allí por los buques de la East India Company a Bombay. El servicio por tierra continuó hasta el Canal de Suez fue inaugurado en 1869.

El 1 de septiembre y con el exultante Arthur Anderson a bordo, el poderoso *RMS Don Juan*, se anuncia como “la nave más grande a flote” (*Ship Fact Sheet Don Juan*, 1837)” que navega por aguas españolas. *RMS Don Juan* no solo era grande para su tiempo, con casi 1.000 toneladas, sino el más opulento también. Fue equipado con un estilo de elegancia tal, que era descrito como un palacio flotante.

A causa de una niebla muy espesa a las cuatro y media de la tarde queda varado en los arrecifes de la isla de Tarifa, en la conocida Punta Marroquí. Iba de regreso desde Gibraltar con los pasajeros y el correo. El barco se perdió totalmente. Los pasajeros y el correo, sin embargo, se salvaron (*The Gibraltar Chronicle* 20/09/1837).

Lo que siguió al hundimiento estuvo lleno de confusión: el oficial Arthur Anderson navega hacia Gibraltar en un barco de pesca local con el correo del barco; otro oficial fue por tierra hasta Gibraltar a caballo, para comunicar el suceso. El capitán Engledue había conseguido salvar los arcones del dinero en efectivo que llevaba a bordo y les puso guardia y custodia en Tarifa.

Cuando Anderson regresa a Tarifa a bordo de la corbeta *HMS Medea* para ayudar con el salvamento del buque, se encuentra con el *Don Juan* casi inundado. Aunque se pusieron los medios precisos para proteger la carga de la población local, finalmente el naufragio fue abandonado. Todos los esfuerzos del capitán para mantener el buque achicado con las bombas habían sido infructuosos, y los camarotes de babor estaban bastante hundidos.

Las tareas para salvar el cargamento y los restos del buque fueron infructuosas, ya que en aproximadamente una hora después de la llegada de la corbeta *HMS Medea*, estaban casi enteramente bajo el agua; los mástiles, la chimenea, y parte de la caja de la paleta de estribor eran las únicas partes del buque visibles. El capitán Engledue durante la noche logró rescatar casi todo el dinero y una cantidad considerable de los muebles de la cabina y camarotes.

5. 1856: EL NAUFRAGIO DEL VAPOR MIÑO

Pablo María Tintoré Pastor, en 1852, con un capital inicial de 620.000 pesetas y 29 socios comanditarios, creó en Barcelona la Sociedad Pablo M^a Tintoré y Cía. Dicha sociedad, en el otoño de 1853, se hace con el capital suficiente para comprar en Inglaterra dos vapores que, ya bajo la firma comercial *Línea de Vapores Tintoré*, son en la primavera de 1854 abanderados y bautizados con los nombres de *Ebro* y *Miño*¹ (Rodrigo y Alharilla, 2007).

El vapor *Miño*, según expediente de construcción, fue encargado al *Sandycroft Foundry and Ironworks*, propiedad de George Cram, astillero situado a unas 5 millas de

Chester, Gales —Reino Unido—, quien con intermediación del corredor de buques Mr. Jorge Guillermo Bahr, de Liverpool, lo vendió por la cantidad de 13.500 libras esterlinas a D. Pablo María Tintoré Pastor. Fue registrado en el puerto de Chester el 19 de mayo de 1854. La máquina fue instalada en Sandon Dock, Liverpool, y no en el astillero de George Cram. En su expediente de abanderamiento y matriculación en el puerto de Barcelona, consta inscrito en el volumen I de la 2^a lista al folio 20.

5.1. Características del vapor *Miño*

- Eslora entre perpendiculares: 199 pies y seis décimas (unos 60 metros).
- Manga. 25 pies y ocho décimas (7,7 metros).
- Puntal de bodega: 16 pies (4,8 metros).
- Tonelaje: 348 toneladas (sin contar la máquina, para cuya sala da en el documento de registro un tonelaje de 195 T.
- Dice también tener una cuarta cubierta.

Llevaba, según documento de registro inglés, aparejo de goleta (no obstante, en el expediente de abanderamiento en España consta como “paquete a vapor”), tres palos, con bauprés firme y un mascarón de proa con forma de mujer; cuadernas y forro de hierro y construcción a tingladillo. Propulsión: caldera de vapor que da movimiento a una hélice.

En el expediente de abanderamiento en España (año 1854) llevado a cabo en Barcelona, consta que el vapor de hierro a hélice nombrado *Miño* es propiedad de D. Pablo María Tintoré y Cía. del comercio de esa plaza.

Como podemos ver por las fechas, la vida del vapor *Miño* fue bastante efímera y a su trágico hundimiento en aguas cercanas a la bahía de Algeciras nos vamos a referir.

Mucho se ha escrito sobre el naufragio del vapor *Miño*, más aún cuando todo el mundo sabe que, cuanto más pudientes son los pasajeros, más catastrófico resulta a criterio de la prensa y sociedad. Desde compararlo con el hundimiento del *Titanic* hasta meter literatura sensacionalista

1 Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona, José Falp (en adelante AHPB), 1854, tomo único, fol. 74, 07.03.1854. Según los datos de la Comandancia de Marina, el *Ebro* y el *Miño* cumplieron sus respectivas inscripciones en la matrícula de Barcelona en junio y en octubre de 1854.



Lámina 4. Litografía del vapor Miño embestido por el Mindem. Siglo XIX. Museo Marítimo de Barcelona

describiendo cómo los pasajeros morían entre el espumeante batir de sus grandes paletas laterales —paletas inventadas—, ha habido de todo.

Es en el Archivo-Museo “Álvaro de Bazán”, situado en la localidad ciudadrealeña del Viso del Marqués, más conocido por Archivo General de Marina (AGMAB), donde se encuentra la sumaria del suceso.

A Tarifa, en la sumaria se la menciona así: “Que a las 2 ½ de la madrugada del 29 hallándose entre Punta Carnero y Tarifa, a distancia de tres millas demorando la farola por estribor, se descubrió...” (AGMAB, 1856).

Lo sucedido a continuación, según se desprende del resultado de la sumaria, es que hubo una serie de fallos en la forma de maniobrar del capitán del *Miño* que terminaron en colisión.

La sumaria fue llevada por quien sería años después uno de los más prestigiosos marinos de la Armada española, D. Casto Méndez Núñez. Este oficial, no únicamente descubrió la errónea

forma de proceder en la maniobra del capitán español, sino que detectó otra serie de anomalías tal como era que gran parte de la tripulación no estaba formada por marineros profesionales —matriculados—, sino simples pasajeros metidos a bordo para no pagar el pasaje. Debido quizás a ello, hubo un conato de amotinamiento por parte de esas personas, quienes subieron en un bote y, de forma violenta, sacaron de él a pasajeros, mujeres y niños arrojándolos sobre cubierta. En la sumaria, los pasajeros salvados lo citan así:

Ya estando el bote listo para arriarse se agolparon en él varios marineros, una señora y Don Juan José Frapolli con una niña de la señora viuda de Heredia. Estos pasajeros fueron sacados del bote violentamente y echados sobre la cubierta del vapor, oyéndose al mismo tiempo la voz del segundo que mandaba que todos saliesen del bote y fueran a preparar el [otro] bote, lo cual se efectuó. Mientras que se empezaba la operación en el otro bote, le vio el agua crecer por la popa y hundirse el vapor,

arrastrando éste en su remolino a todo cuanto hallaba sobre él (AGMAB, 1856).

En las declaraciones del sumario no se cita que hubiese en ningún momento niebla alguna, salvo en la protesta del capitán de la *Mindem*, y era esta una de las condiciones que le hicieron dar la vuelta y regresar a Gibraltar según su propio testimonio (AGMAB, 1856). Es más, uno de los pasajeros decía poder ver las cabezas de los otros en el agua. El mismo contraamaestre Antonio Navero, como persona más caracterizada a falta del capitán u otro oficial, en su Protesta marítima, declara: “que con la claridad de la luna observaron y a medida que se aproximaba, que era un buque mayor que venía con todo aparejo largo y viento fresco de tierra” (AGMAB, 1856).

Tampoco aparece en toda la sumaria que el *Miño* hubiese hecho escala en Gibraltar como en otros sitios se ha llegado a publicar (AGMAB, 1856).

5.2. ¿Dónde está hundido el *Miño*?

En la sumaria se dice que la colisión se produjo a tres millas de Punta Carnero; y teniendo en cuenta que, por lógica deducción náutica, el barco vendría algo abierto de tierra, es de suponer por la inmediatez del hecho que sus restos reposen

enfrente o en los alrededores de la ensenada del Tolmo, lugar este donde sí consta que hay varios barcos hundidos, uno de los cuales bien podría ser el *Miño*.

Desde el propio nombre del barco, el cual hemos visto referenciado en diversos sitios con muy diversos nombres (*Rivera del Miño*, *Río Miño*, o el de *San Andrés*) hasta el lugar mismo del hundimiento o las características del buque, todo ha sido un enorme cúmulo de desperdicios.

En el expediente sumarial instruido al efecto por las autoridades españolas se hacen constar varias cosas muy importantes:

1.- La culpa de la colisión fue por parte del buque español, el cual, siendo su propulsión a vapor y no habiendo obstáculo alguno, no acometió con presteza y diligencia las maniobras pertinentes para poder eludir la colisión. Es más, queda demostrado que se atravesó sorpresivamente al paso o derrota del *Mindem*.

2.- Los botes de la fragata *Mindem* recogieron a todas aquellas personas que vieron y los pusieron a salvo a la mayor brevedad posible, permaneciendo en la zona durante un buen periodo de tiempo.

3.- La investigación de lo acaecido fue llevada por un marino español que no arroja la menor

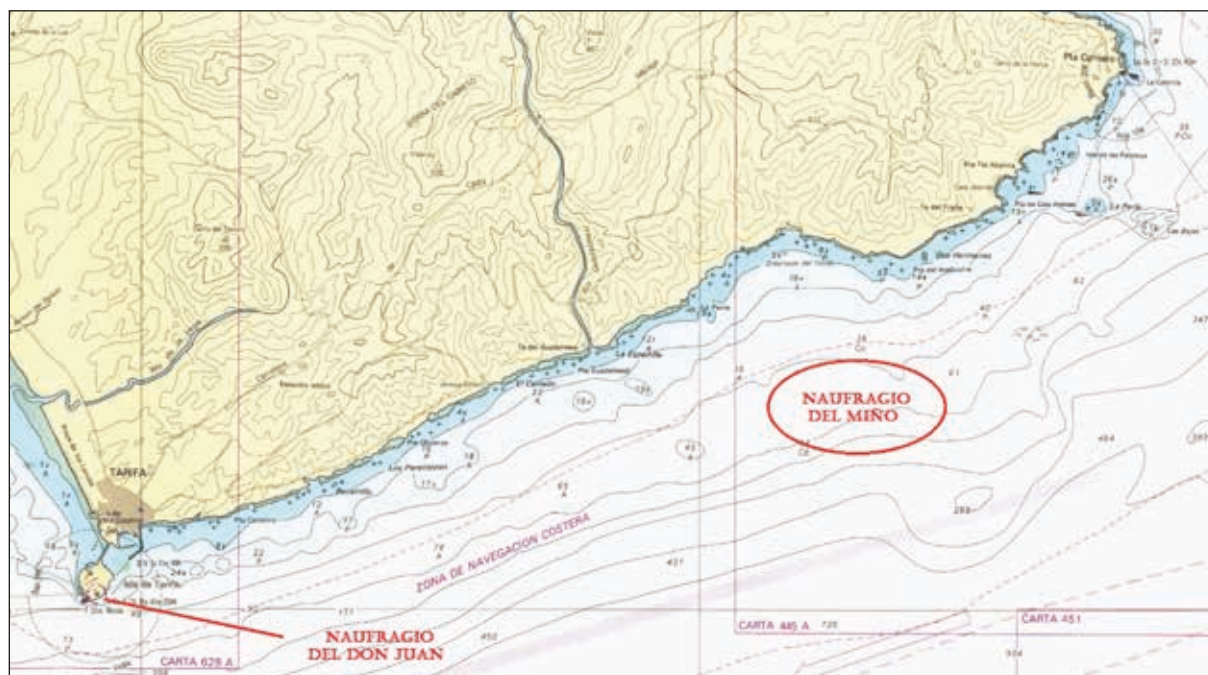


Lámina 5. Carta náutica con la situación de los naufragios

duda sobre su competencia, D. Casto Méndez Núñez, quien con el devenir del tiempo y dada su trayectoria militar, llegó a ser quien comandara el primer barco acorazado español, la fragata *Numancia*.

Además de lo anterior, hay dos detalles por los que se deduce que la colisión debió suceder más cerca de Algeciras que de Tarifa.

Según las declaraciones del capitán de la fragata mercante inglesa *Mindem*, decía que se encontraba ya en la maniobra de enfilarse la bahía de Algeciras y con viento del noroeste, lo cual nos hace suponer que quería pegarse lo más posible a Punta Carnero para así, cuando tuviese toda la bahía a la vista, poner rumbo a Gibraltar y que el viento no le abatiese para el sureste.

En ningún lado se cita por parte de nadie —náufragos sobre todo— que estuviesen a los mismos pies de la isla de Tarifa y, si como se pretende hacer creer, el *Miño* está hundido a escasos 100 metros de la costa, tenían que haberla visto pues estarían bajo su luz de la que se servirían para llegar a tierra en la cercanísima cala de Tarifa —aún no había puerto en su parte este—. Es más, los botes a remo podrían haber dejado a los náufragos en la orilla de la playa tarifeña, a tan solo 300 metros y resguardada del viento reinante en ese momento.

Así pues, según nuestro saber y entender, el suceso debió producirse entre las tres o cuatro millas al oeste de Punta Carnero, pues la única anotación en todo el expediente donde se refleja alguna distancia dice: "...entre Punta Carnero y Tarifa, a distancia de tres millas demorando la farola por estribor" (AGMAB, 1856).²

Por otra parte, en la zona supuesta, hay corrientes muy fuertes, motivo este que justifica el tiempo empleado por el capitán de la fragata en poner a su buque en facha³ tras la colisión, lo cual hizo que el barco perdiese el rumbo previsto para abordar la maniobra de entrada a la bahía y dejarlo a la deriva y en una situación

comprometida y, por lo tanto, la tardanza en recoger sus embarcaciones de salvamento y poner nuevo rumbo a Gibraltar; todo esto, dando avisos mediante cañonazos y otras señales en demanda de ayuda de otros barcos de la zona e incluso poder ser oído por algún náufrago llegado el caso.

Aquella noche, aunque había luna —lo citan los pasajeros— (AGMAB, 1856), no era iluminada por ningún faro cercano, pues el faro de Punta Carnero no se inauguraría hasta 1873. El viento, al tenerlo la fragata por su popa, hacía complicado navegar nuevamente al lugar de la colisión; eso más la demora que tuvo en recoger los botes con los náufragos y tener que volver a tomar nuevo rumbo —quizás con el viento en contra— hizo que el buque tardara tanto en tomar puerto. Además, hay que añadir que la fragata tras su colisión tendría comprometido el uso de sus velas por la rotura que tuvo al embestir con su bauprés el palo trinquete y la chimenea del *Miño*.

6. CONCLUSIONES

El pecio conocido como *San Andrés* es de un vapor de casco de madera y de propulsión a palas; el cargamento que se ha localizado durante las últimas décadas y que propició el error es de lingotes de plomo de la casa "San Andrés". Las características técnicas del vapor *Miño* son de un buque de casco de acero y de propulsión de hélice, característico ya de los buques de su época. El vapor correo *RMS Don Juan* coincide con las características del pecio en cuanto al tipo de buque como al cargamento.

Por tanto, tras décadas de confusión con la identidad de los restos del naufragio localizados en la zona SE de la isla de Tarifa —producidos esencialmente por los lingotes de plomo— y tras el análisis de la documentación existente, así como de los restos arqueológicos del pecio, podemos afirmar que los restos pertenecen al *RMS Don Juan* y no al vapor *Miño*.

2 Para el no versado en terminología náutica diremos que: demora es el ángulo horizontal generado a partir de la línea de crujía —el eje de simetría longitudinal— desde la proa hacia una visual a un faro, edificio, otro barco o cualquier otra cosa a la que nos queramos referir.

3 Poner en facha o fachear es la operación de disponer las velas de tal forma que se contrarresten las unas a las otras, logrando así que el barco no reciba el impulso del viento y quede parado, tan solo a merced de las corrientes, si las hay.

Así, las localizaciones correctas de ambos naufragios serían: zona SE de la isla de las Palomas para el RMS *Don Juan*, y zona de la Ensenada del Tolmo- Punta del Fraile para el vapor *Miño* (Lámina 5). ■

7. BIBLIOGRAFÍA

García Gómez, J. C. y Magariño Rubio, S. (2014): *Guía breve de Inmersiones en la isla de Tarifa*. Sevilla: Parque Natural del Estrecho, pp. 51- 53.

Llorca Nieto, M. (2014): *Análisis de la influencia de las condiciones meteorológicas en la navegación por el Estrecho de Gibraltar*. Tesina de la Diplomatura en Navegación Marítima de la Facultad de Náutica de Barcelona. Universidad Politécnica de Cataluña.

Lloyd's Register Ships, año 1837.

The Gibraltar Chronicle (GIB) 15/09/1837.

The Gibraltar Chronicle (GIB) 16/09/1837.

The Gibraltar Chronicle (GIB) 10/09/1837.

El Eco del Comercio 27/09/1837.

La Gaceta de Madrid 28/09/1837.

El Instructor, o repertorio de Historia, Bellas Letras y Artes 10/1837.

El Eco del Comercio 02/10/1837.

The Guardian (GIB) 02/10/1837, nº663, p.1.

The Shetland Journal (UK), 31/10/1837.

Ship Fact Sheet "Don Juan (1837)" P&O Heritage (documento de la P&O).

<http://beninar.blogspot.com.es/2011/05/la-fabrica-de-fundicion-de-plomo-de-san.html>

Rodrigo y Alharilla, M. (2007) Navieras y navieros catalanes en los primeros tiempos del vapor, 1830-1870. Publicado en *Revista de Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* (13), pp. 71-72.

AGMAB.- Sección Marina mercante. Generalidad, año 1856. Naufragios y varadas. Sumaria vapor *Miño*.

Manuel Quero Oliván

Investigador naval

Raúl González Gallero

Arqueólogo

Cómo citar este artículo:

Manuel Quero Oliván y Raúl González Gallero (2019). "El pecio *San Andrés*. Historia de un naufragio mal identificado en la isla de las Palomas (Tarifa)." *Almoraima. Revista de Estudios Campogibaltareños* (50), marzo 2019. Algeciras: Instituto de Estudios Campogibaltareños, pp. 79-86
