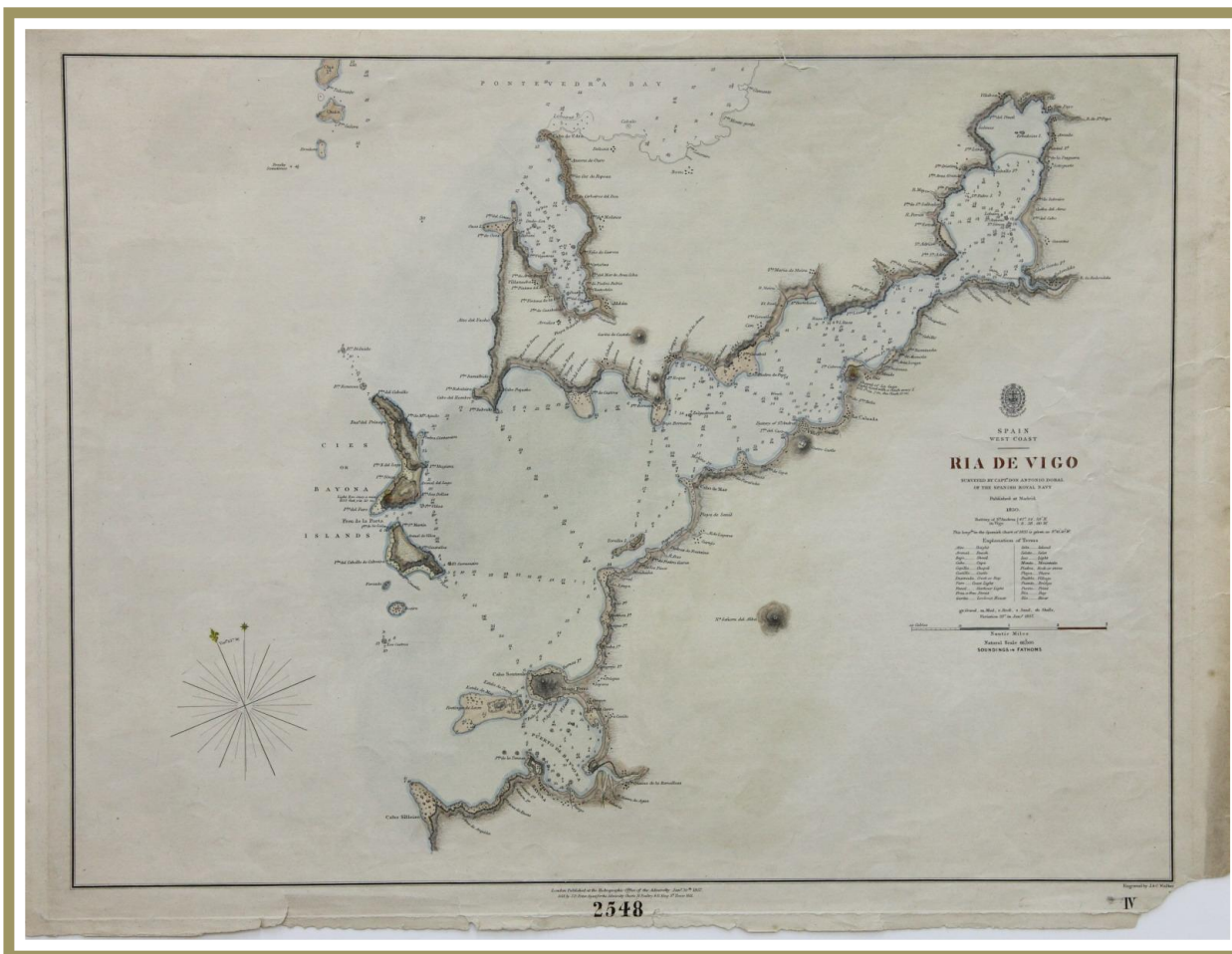


Efemérides del Puerto de Vigo

Núm. 53 - diciembre de 2017

El naufragio del *Southern Cross* al pie del faro de Punta Borneira



TÍTULOS ANTERIORES:

En: <https://www.facebook.com/ArchivoPuertoVigo>

- 001 – *Montero Ríos y el Muelle de Hierro*
- 002 – *El faro de Cabo Silleiro*
- 003 – *José Elduayen y el ferrocarril*
- 004 – *El Canberra*
- 005 – *El Puerto de Bouzas (1900-1931)*
- 006 – *Constitución de la Junta de Obras del Puerto: 7 noviembre 1881*
- 007 – *El Estanco del Puerto (1909-1997)*
- 008 – *El Archivo del Puerto cumple 15 años*
- 009 – *¡Más se perdió en Cuba!*
- 010 – *Los comienzos de la Junta de Obras del Puerto, 1881-1889*
- 011 a 023 – *Eduardo Cabello, artífice del Puerto de Vigo*
- 024 – *La grúa Derrick*
- 025 – *El buque Andes y la flotilla de guerra americana*
- 026 – *Casa de Baños “La Iniciadora”*
- 027 – *Las oficinas centrales de la Autoridad Portuaria de Vigo*
- 028 – *El naufragio del SS Hammonia*
- 029 – *Los orígenes del Instituto Oceanográfico en Vigo*
- 030 – *El Cable Inglés – El Cable Alemán*
- 031 – *El nacimiento del Real Club Náutico de Vigo*
- 032 – *COPIBA Compañía de Pesca e Industrias del Bacalao, SA*
- 033 – *El enlace ferroviario del puerto por Guixar*
- 034 – *El viejo faro de cabo Silleiro*
- 035 – *El surtidor de gasolina de Las Avenidas*
- 036 – *Las galerías de tránsito de la Estación Marítima de Trasatlánticos*
- 037 – *La Terminal de Transbordadores del Muelle de Trasatlánticos*
- 038 – *Verano de 1898: se apagan los faros de Cíes y cabo Silleiro*
- 039 a 050 – *Una feliz casualidad que derivó en la creación del Centro Oceanográfico de Vigo: el papel determinante de la Junta de Obras del Puerto*
- 051 – *Alberto Martí, el fotógrafo de los emigrantes*
- 052 – *Gonzalo de Vigo: navegante, traductor e intérprete*



IMAGEN DE LA CUBIERTA:

Carta náutica de la ría de Vigo del Capitán de la Armada Española Antonio Doral, grabado por J&C Walker. Publicado en Londres por Hydrographic Office of Admiralty, 1857. *Biblioteca de Galiciana. Galiciana MAP_170*

SELECCIÓN DOCUMENTAL y TEXTOS: Beatriz Bruna Quintas

Archivo General del Puerto de Vigo

Autoridad Portuaria de Vigo

Efemérides del Puerto de Vigo

Desde junio de 2012

Efemérides del Puerto de Vigo

Núm. 53 - diciembre de 2017

El naufragio del *Southern Cross* al pie del faro de Punta Borneira

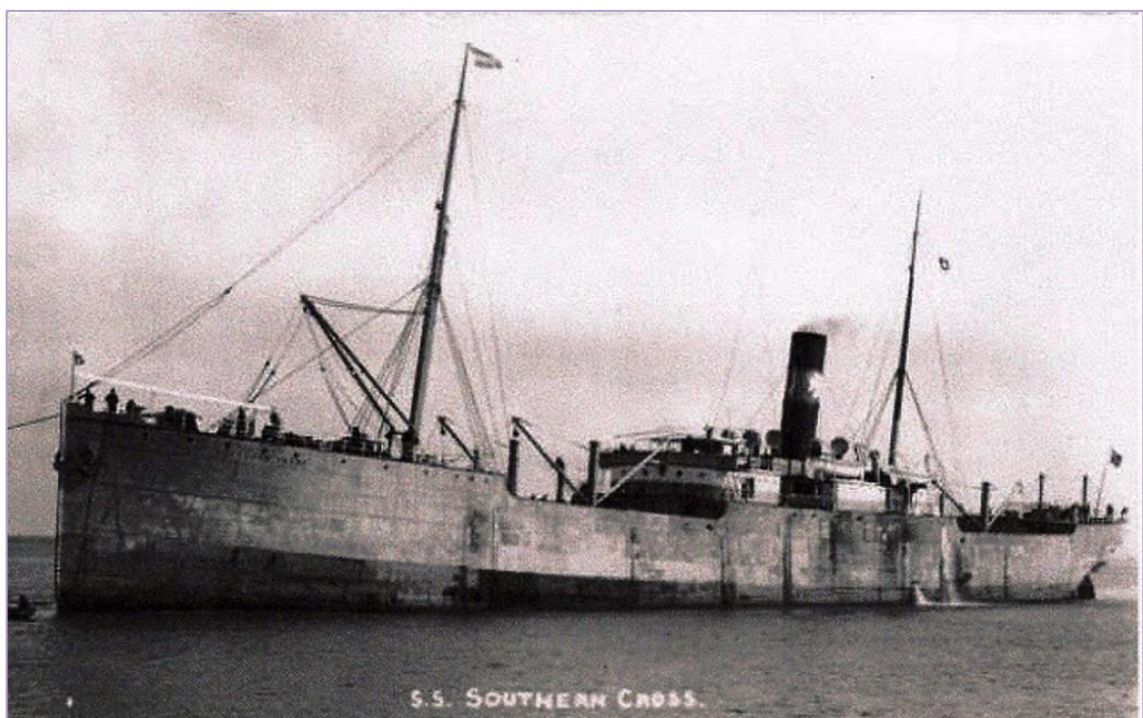
EL MOMENTO

24 de diciembre de 1909

El *Southern Cross* encalla en los bajos de Punta Borneira, frente a la factoría ballenera de Massó en Cangas.

En la madrugada del 24 de diciembre de 1909 asoma por la bocana norte de la ría de Vigo el vapor *Southern Cross*, con 200 personas a bordo y un cargamento de 6.000 toneladas. Desde Liverpool, Bilbao y Santander, viene a Vigo a embarcar pasajeros para Sudamérica.

En medio de un fuerte temporal, dobla Cabo Home y Punta Subrido. Sin alumbrado público ni electricidad en las casas, en tierra no se divisa ni una sola luz, excepto la luz blanca del faro de La Guía que conduce la navegación hasta el interior de la ría. Pero por la amura de babor, el capitán Howe distingue una luz roja que él toma por la torre baliza de Punta Borneira, en servicio desde hacía un año. Con la certeza de estar bien posicionado, enfila su barco directo hacia La Guía pero, de manera inesperada, embarranca en las rocas. La luz roja que debía señalar aquellos bajos no era tal. El faro de Punta Borneira permanecía apagado desde la noche anterior.



EL FARO

de Punta Borneira

La R.O. de 2 de julio de 1904 de balizamiento de la ría de Vigo contemplaba la colocación de balizas luminosas en Punta Lameda (Monteferro), Monte Agudo (Cíes), Punta Borneira (Cangas) y Cabo de Mar (Samil), señalizadas hasta entonces por boyas de colores válidas durante el día pero inútiles en la noche por carecer de ningún tipo de iluminación. El Plan contemplaba el mantenimiento de las boyas y la construcción de torres - baliza de luz fija para la navegación nocturna.

Los ingenieros de la Jefatura de Obras Públicas de Pontevedra, responsables por entonces de la señalización marítima, procedieron al estudio del emplazamiento de las torres de Punta Lameda y Monte Agudo, presentándose los proyectos correspondientes, siendo ahora el turno de la torre de Punta Borneira, cuyo proyecto firma Eduardo Cabello, destinado en aquel servicio antes de ser nombrado Director de la Junta de Obras del Puerto de Vigo¹, proyecto del cual hemos extractado algunos párrafos de su Memoria².

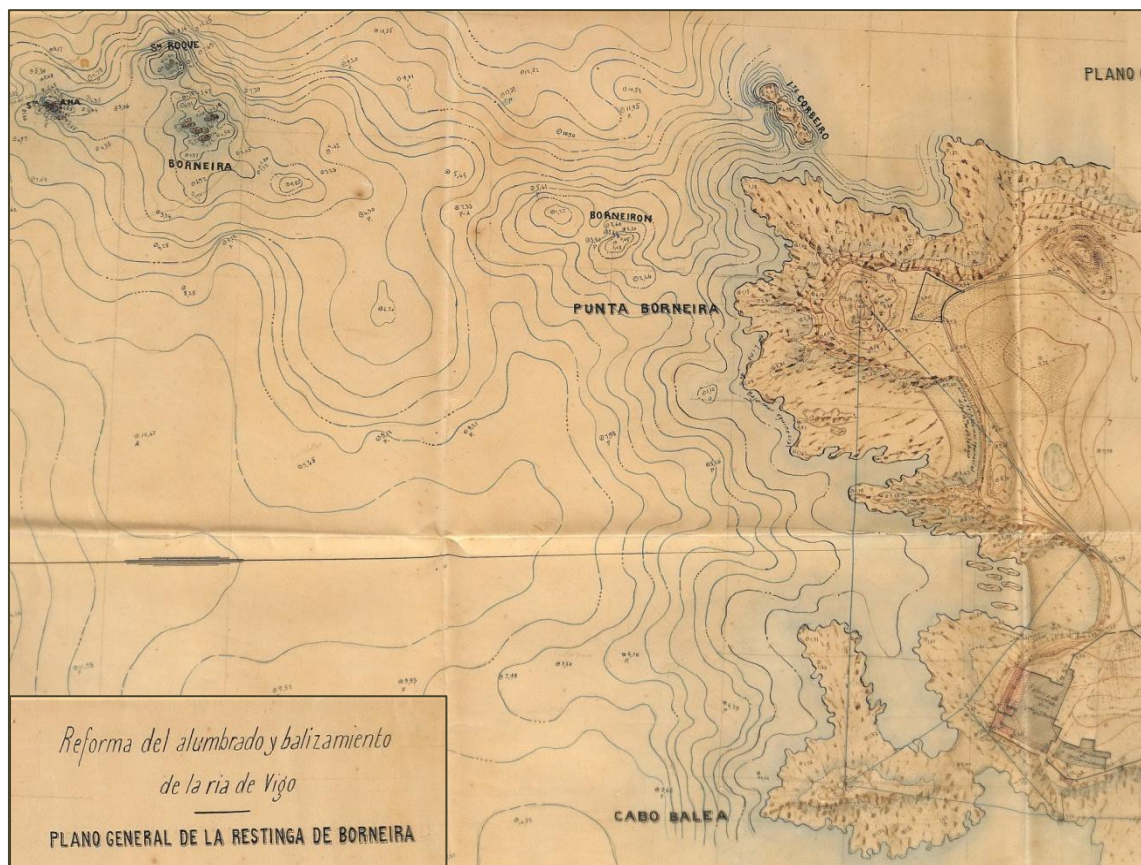
Emplazamiento: en la costa norte de la ría de Vigo, entre las ensenadas de Cangas y Liméns en Punta Borneira, en una restinga que avanza en el mar unos 580 m. Entre los bajos que la conforman se encuentran los de Borneira, Borneirón, San Roque y Santa Ana. De ellos, el más saliente es el de Santa Ana, por lo que se elige como emplazamiento de la torre por entender que es donde mejor cumplirá su función balizadora y porque su geomorfología parece propicia para la construcción sobre ella de una torre para una luz permanente de señalización marítima.

¹ Véase “Efemérides del Puerto de Vigo”, núm. 11-23: *Eduardo Cabello, artífice del Puerto de Vigo*, capítulo IX (1903-1908).

https://www.apvigo.es/paginas/archivo_del_puerto

<http://es.calameo.com/books/00239535800ddbc3644fd>

² Proyecto de torre para la luz permanente de Punta Borneira , 13 (1906) – F8 (1908).

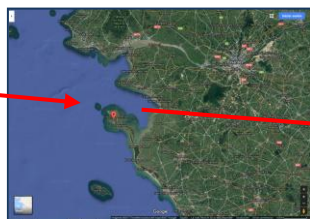
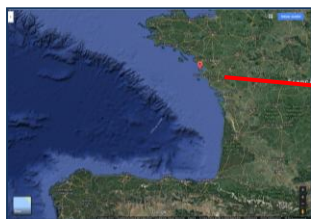


Altura de la torre: La dirección predominante en la zona de las marejadas es del S.O. y la altura máxima probable de las olas en los muelles de Cangas es de 4 m. por lo que sería suficiente colocar el plano focal del aparato a 6 m. del nivel del mar en pleamar equinoccial. Pero hay que tener en cuenta que las olas que llegan al puerto de Cangas vienen ya atenuadas al chocar previamente precisamente con la restinga de Punta Borneira, por lo que se considera que la luz deberá situarse a 9 m. para evitar que las olas puedan impactar en ella y apagarla.

Naturaleza de la torre: La torre se construirá en piedra, muy abundante en la zona, ya que sus cimientos se fijarán a la roca de los propios bajos, los cuales, en época de calma y bajamar equinoccial sobresalen del agua entre 0 y 2'5 m. Además, la construcción en fábrica ofrece la ventaja de evitar la corrosión en las partes sumergidas y le da mayor resistencia en caso de posible colisión por parte del numeroso tráfico en la zona.

Forma y dimensiones: La torre consta de un basamento de 7 m. de altura y una torrecilla de 4 m. El basamento es un tronco de cono recto circular con un diámetro que va desde 5'94 m. en la base hasta 5'10 m. en la parte superior y con una altura de 6'30 m., coronado por una cornisa de 70 cm. El cuerpo superior es un cilindro de 3'10 m. de diámetro y 3'70 m. de altura, coronado por una cornisa de 30 cm. Sobre la torre, y coincidiendo los ejes del basamento y del cilindro, se dispone una base cilíndrica de 1'10 m. de diámetro y 65 cm. de altura sobre la que se ha de asentar el aparato luminoso, cuya base circular es de 85 cm. de diámetro. En la coronación del basamento queda libre alrededor una plataforma de 1'10 m. de ancho; y otra análoga de mitad de anchura en la torrecilla, ambas defendidas por barandillas de hierro. La primera plataforma va equipada con peldaños de bronce empotrados en el propio paramento mientras que a la segunda se accede por una escalera circular de fábrica.

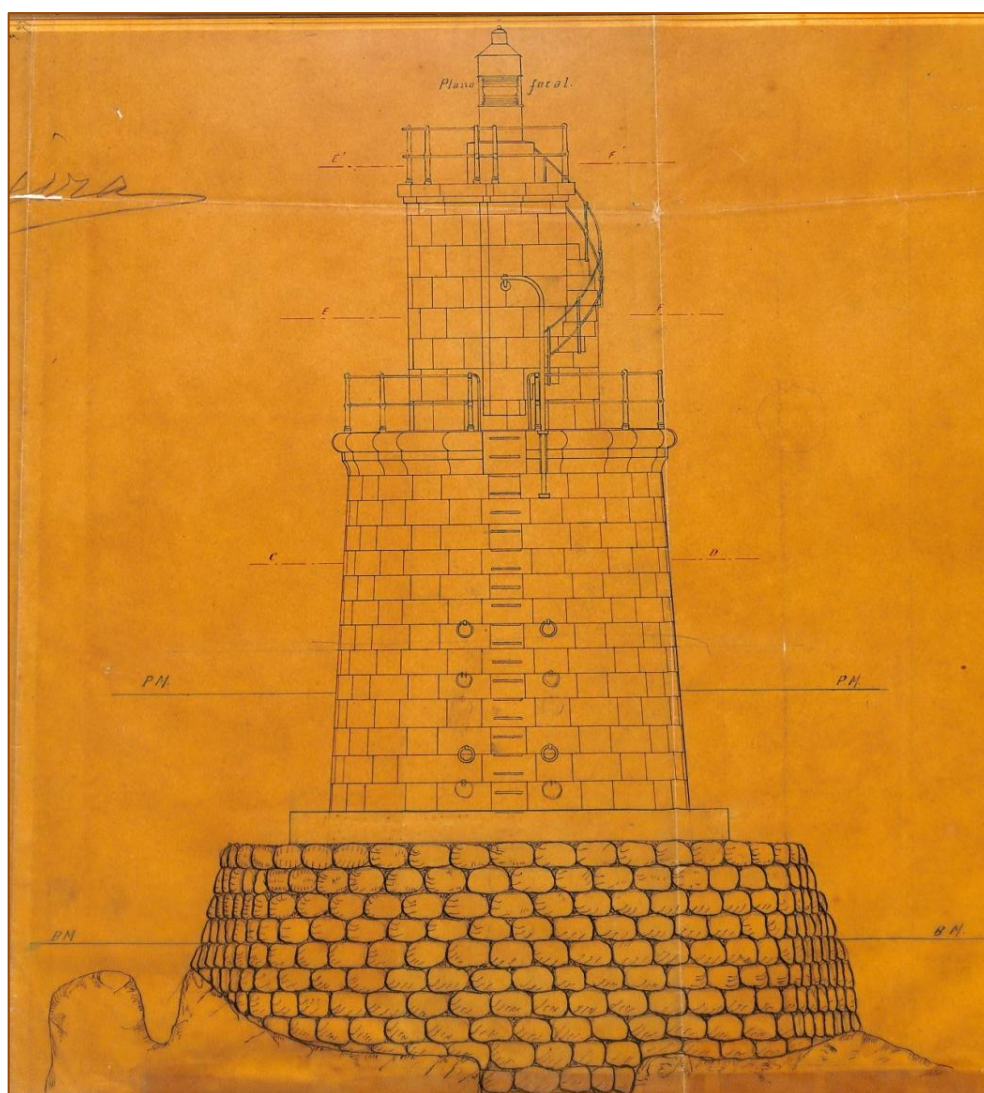
Basando los cálculos en un hipotético comportamiento de vientos, corrientes y oleajes, vistos los escasos datos fehacientes en la zona, hemos estudiado otras torres de similares características, construidas en medio del mar, y hemos considerado la descripción de la torre-baliza de la isla de Noirmoutier hecha por Leonce Reynaud³ en el catálogo de la Exposición Universal de París de 1867, construida en 1866 para señalar el bajo de Bavard, mucho más expuesta a las inclemencias climatológicas que la nuestra.



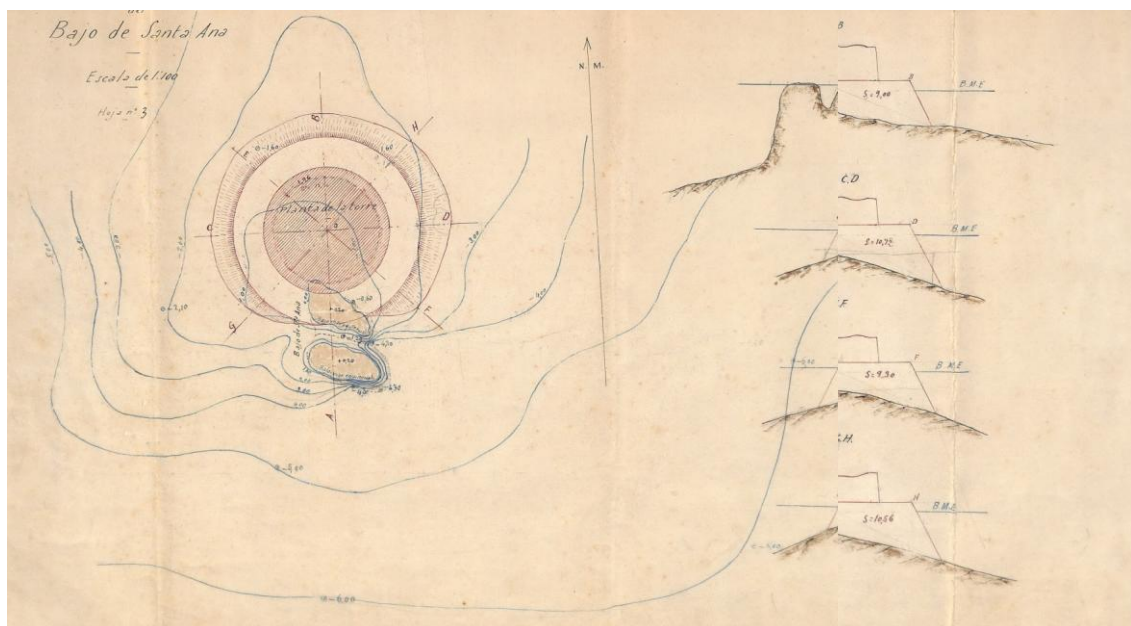
³ Léonce Reynaud, en su “Tratado de Arquitectura” (París, 1850) teorizó sobre la relación entre los materiales de construcción, los elementos arquitectónicos, el uso y función de los edificios y los elementos ornamentales puramente estéticos.

Desde el punto de vista arquitectónico, y teniendo en cuenta que el emplazamiento de nuestra torre marcará, junto con su futura compañera en Cabo de Mar, la entrada al fondeadero del puerto, hemos considerado, sin restarle resistencia, mover las líneas de la obra en dos cuerpos, modificando el tronco macizo cónico de la torre de Reynaud, ya que la baliza de Bavard obliga al torrero, cargado con material y en las peores circunstancias climatológicas, a subir por una escala de gato hasta la luz. A esos dos cuerpos principales hemos añadido la construcción de una plataforma inferior que facilitará el amarre de la embarcación y el desembarco del personal para el aprovisionamiento de materiales y combustible del faro.

El proyecto fue aprobado por R.O. de 19 de abril de 1907.



Se preparó un taller en tierra, en la zona de las obras del puerto pesquero de O Berbés y también un taller flotante que había de conducir a los operarios y los materiales a pie de obra, y desde el cual había que realizar la misma. Para ello aprovechamos una gran gabarra en la que se podían reunir todos los elementos indispensables para el trabajo de una jornada, concentrando en el menor espacio posible la mayor unidad de acción, optimizando el tiempo de manera más eficiente que si se realizasen los trabajos desde varias embarcaciones. Así, los días 16 y 17 de julio se procedió al replanteo de las obras y la aprobación de la correspondiente Acta, lo que permitió el comienzo de las obras, empezando por la labor de limpieza de los buzos de la roca sobre la que se iba a asentar la torre, lo que resultó especialmente laborioso por la cantidad de algas y moluscos acumulados en esos bajos.



A continuación, y para evitar que la primera hilada de hormigón fuese arrastrada por el mar, dispusimos una tela metálica formando el perímetro de la torre con unas barras de hierro hincadas en la roca en los vértices de un polígono circunscrito al recinto. Con ayuda de unas cajas de madera que contenían los sacos de hormigón, los buzos fueron llevando cada uno de ellos al sitio y desde la gabarra se vertía

hormigón en la hilada recién asentada; los trabajos se limitaron al tiempo comprendido entre la plena y la media marea, ya que por debajo de ese nivel las corrientes y la marejada impedían a los buzos situarse sobre el bajo ni aproximarse a él con la gabarra. A primeros de septiembre se superó en medio metro de altura la bajamar equinoccial, según el proyecto inicial, pero para reducir las dificultades de asiento de los sillares se resolvió continuar la obra de igual manera hasta alcanzar la altura de un metro más. Para los últimos 50 cm. se sustituyó esta técnica constructiva por un molde cilíndrico de 7 metros de diámetro y doble pared de palastro relleno de hormigón de gravilla. El 24 de septiembre, y previo a la entrada de la época de los temporales, cuya aproximación empezaba a señalar el barómetro, se selló el anillo y se dio por finalizada la campaña.

El cuerpo superior de la torre fue construido en piedra en el año siguiente, de modo que el día 27 de octubre de 1908 se levantó Acta de Recepción de las obras. El 2 de noviembre se comunica la instalación del aparato óptico y linterna y se publica un AVISO A LOS NAVEGANTES anunciando su entrada en servicio en la primera quincena del mes diciembre de aquel año de 1908, aunque el encendido efectivo tuvo lugar el día 2.



Aviso á los Navegantes

DIRECCIÓN GENERAL DE NAVEGACIÓN Y PESCA MARÍTIMA

SECCIÓN DE HIDROGRAFÍA

GRUPO 166

CALLE DE ALCALÁ, NÚM. 56.—MADRID

11 Noviembre 1908

Al recibirse este Aviso, corrijanse los Planos, Cartas, Derroteros y Cuadernos de Faros correspondientes.

OCEANO ATLÁNTICO DEL ESTE

Ría de Vigo.—Punta Borneira.—Torre-baliza.—Luz.

Núm. 979.—En la primera quincena de Diciembre de 1908 se encenderá una luz roja en una torre-baliza construída en los bajos de punta Borneira.

Dicha torre-baliza está situada en el llamado bajo «Santa Ana», á 540 metros al S. del extremo más saliente de Punta Borneira, en la costa N. de la ría de Vigo. Sus características son las siguientes:

Altura de la luz sobre el nivel mar: 11 metros.

Alcance luminoso: 4,84 millas.

Faro.—Descripción: El fanal es cilíndrico, de 1,50 metros de altura, sostenido por una torre de piedra de dos cuerpos: el superior, cilíndrico, de 4 metros de altura, y el inferior, ligeramente cónico, de 5,46 metros de altura, quedando éste último cuerpo completamente descubierto en bajamar, y cubierto en unos dos metros de altura, en la pleamar. El fanal está pintado de negro y la torre tiene el color gris natural de la piedra.

Esta luz ilumina todo el horizonte y es permanente.



➔ Línea de enfilación de entrada a la ría de Vigo por su bocana Norte y que parece ser el rumbo exacto que debió seguir el capitán del *Southern Cross*, lo que llevaría a su barco a encallar directamente en el bajo de La Borneira.

EL NAUFRAGIO

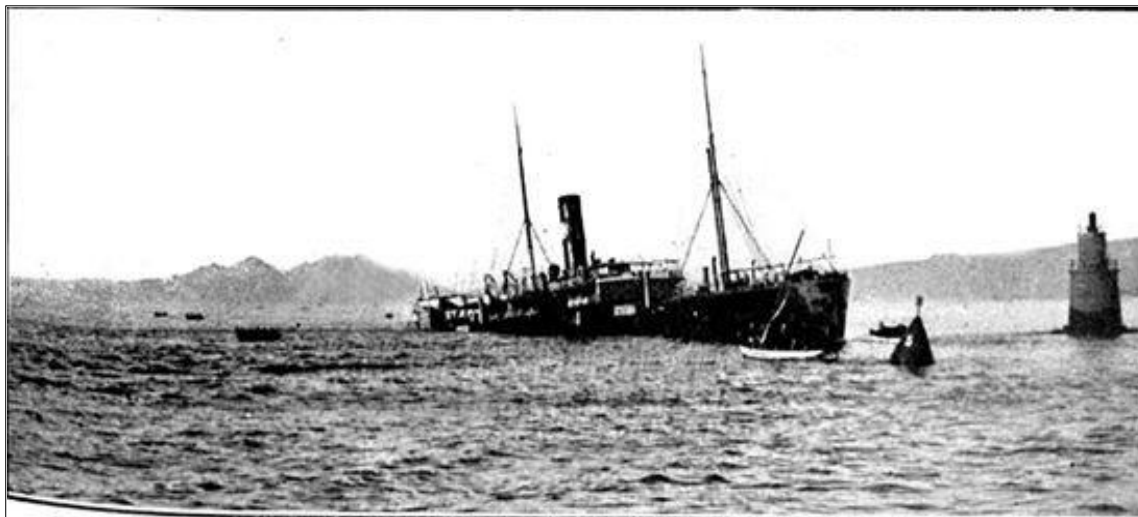
del *Southern Cross*

El 23 de diciembre de 1909 el ingeniero responsable del balizamiento de la ría informa que durante la noche el torrero encargado ha observado que no lucía la luz permanente de Punta Borneira, habiendo sido imposible encenderla a lo largo del día debido a que el fuerte temporal ha impedido el atraque y desembarco del farero a causa al fuerte oleaje en la rompiente del bajo.

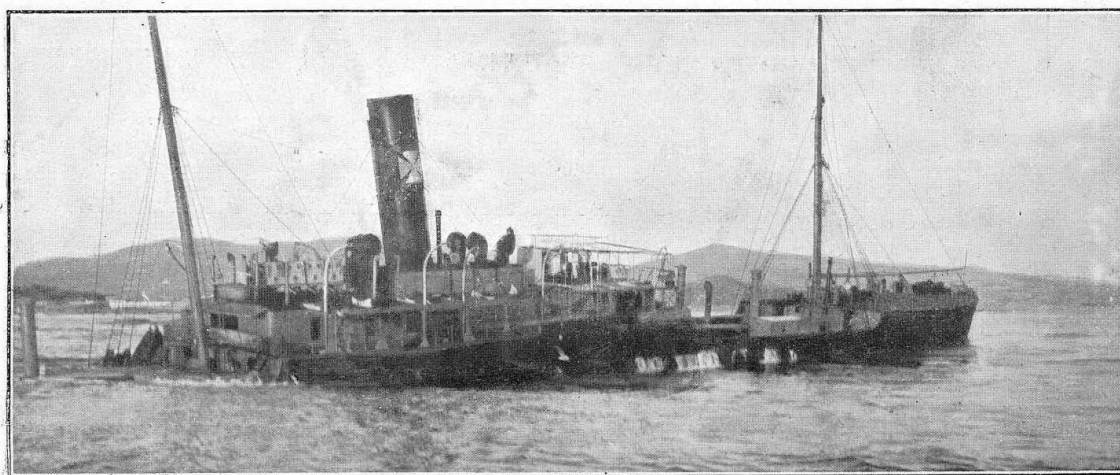
Desde la entrada en funcionamiento de las luces permanentes de la ría de Vigo se había venido observando por parte de los técnicos que, en días de mucho viento, solían apagarse por lo que habían diseñado unos aros protectores que protegían la llama de las linternas. Pero aún con todo, la solución no era infalible y las luces continuaban apagándose cuando los vientos eran de cierta intensidad.

Esta es la causa de que la noche del 22 de diciembre de 1909 la luz de Punta Borneira, que marca la entrada norte a la ría de Vigo, permaneciese apagada, siendo imposible encenderla a lo largo del día 23 por lo que, en la madrugada del día 24 la luz continuaba sin lucir.

La fatalidad quiso que el vapor inglés *Southern Cross* entrase por la bocana norte de la ría en plena noche a las seis de la mañana de aquel 24 de diciembre, arrojándose peligrosamente a la costa al encontrarse el capitán la luz roja de la Borneira apagada confundiéndola, casi con certeza, con la luz roja que luce la embarcación de los prácticos de puerto, que debía encontrarse en aquel momento muy adentro de la ría y casi en tierra, lo que llevó al capitán al error de considerar aquella luz como la del faro, lo que situaba su embarcación, supuestamente, en la vía navegable de acceso al puerto de Vigo. Craso error que le llevó a embarrancar en los bajos de la Borneira y Santa Ana, a 30 metros de la torre.

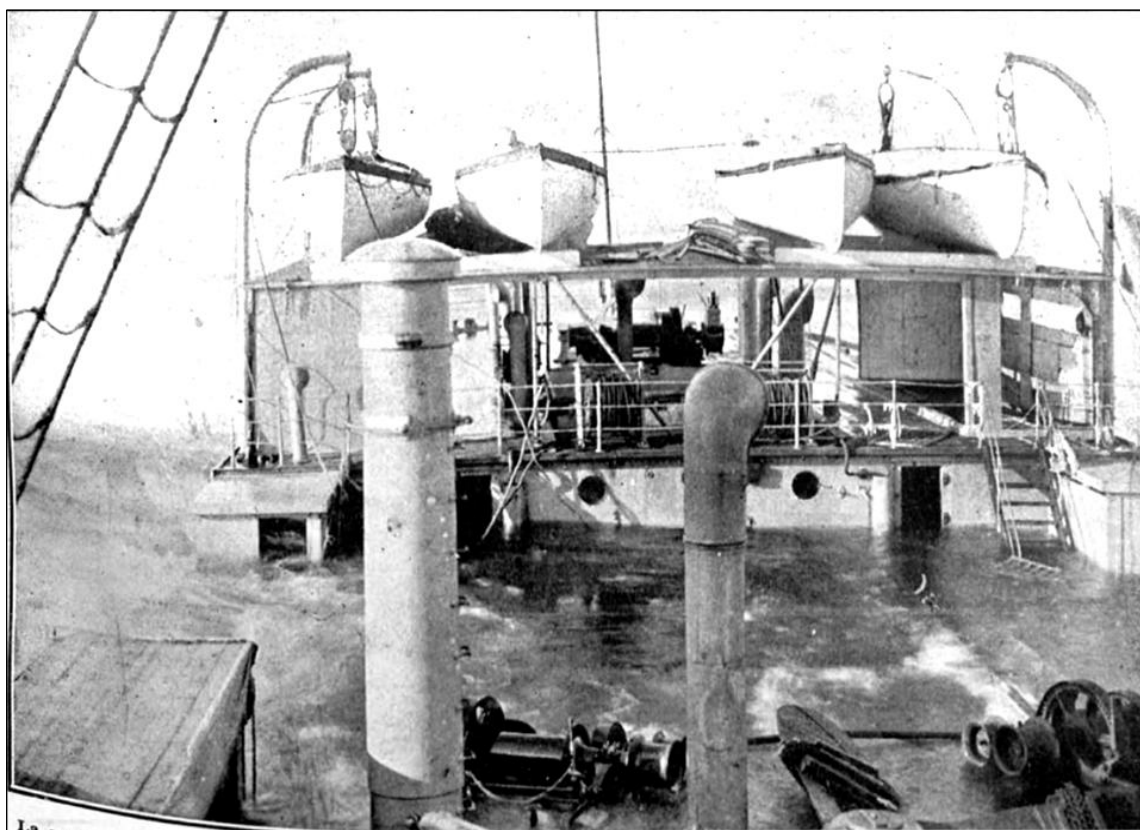


El transatlántico inglés *Southern Cross* embarrancado en la ria de Vigo



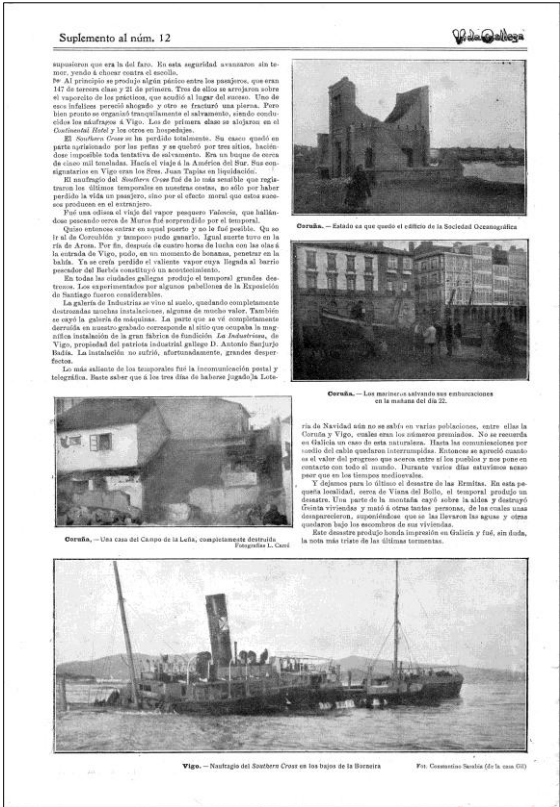
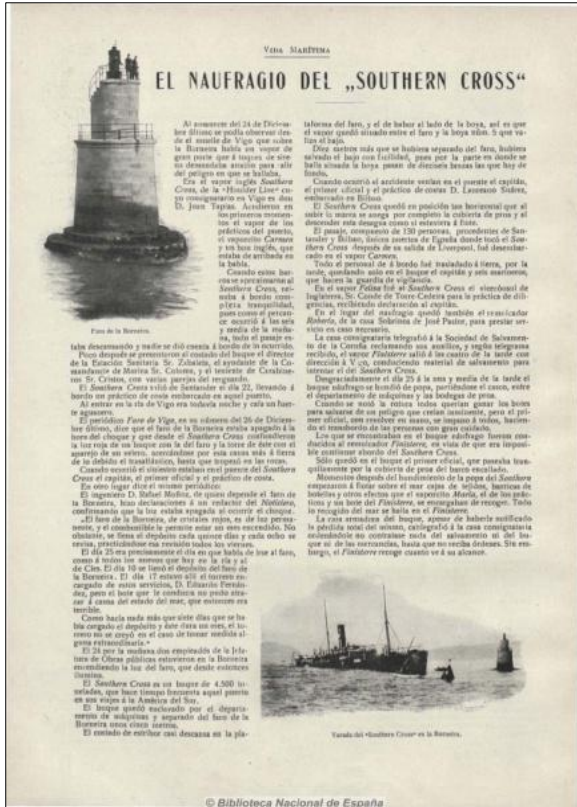
Vigo. — Naufragio del *Southern Cross* en los bajos de la Borneira

Fot. Constantino Sarabia (de la casa Gil)



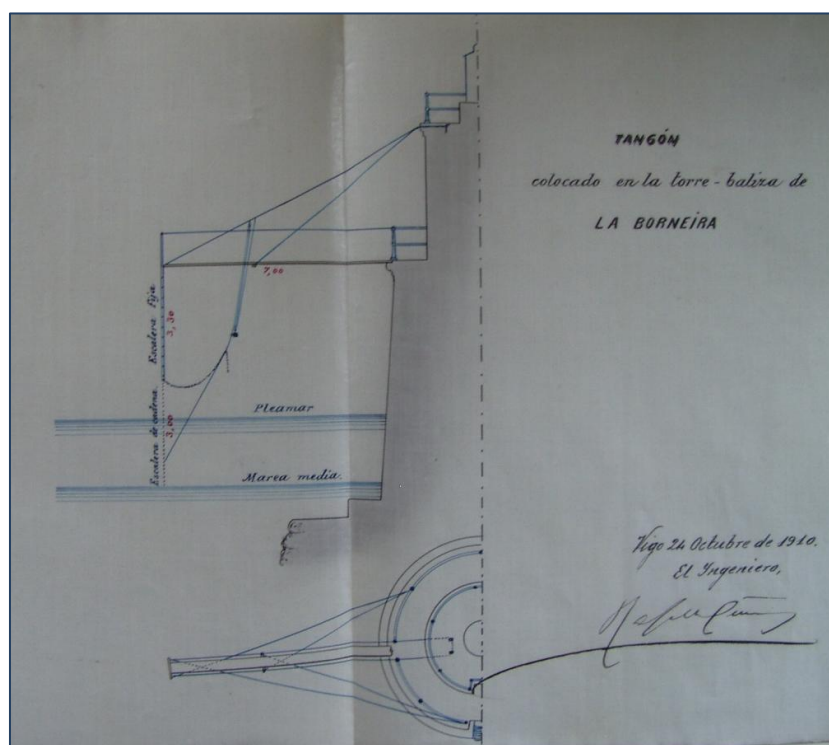
La cubierta del transatlántico anegada en bajamar; en pleamar llegaba el agua hasta los botes.—FOTO. ORTEGA

La prensa se hizo eco inmediatamente del siniestro en el que, afortunadamente, no hubo que lamentar víctimas personales. Al quedar el barco sobre las piedras, tanto la tripulación como los pasajeros que iban a bordo pudieron ser evacuados, así como las mercancías descargadas, aunque la nave acabó partiéndose por la mitad y hundiéndose.



A raíz del naufragio del *Southern Cross*, se abrió una investigación y hubo un escrito de queja del embajador del Reino Unido a fin de tomar las medidas oportunas para que no se volviese a producir un siniestro similar. Además se solicitaba la modificación de algunos aspectos en el balizamiento de ría, como la creación de una zona ciega en la linterna del faro de La Guía de manera que la luz de dicho faro solamente fuese visible por los capitanes cuando habían enfilado la ría por su canal de entrada, evitando así aproximarse a la línea de costa; también se modificaron los diseños de las lámparas para evitar que los temporales del invierno las apagasen y, en el caso concreto de la torre baliza de Punta Borneira, se le dotó de un tangón que facilitase el acceso a los torreros en los días de marejada, si bien es cierto que dicho tangón duró pocos años ya que sucumbió durante una galerna unos inviernos después.

Aunque la consecuencia más importante fue el impulso al proyecto de construcción de la otra torre baliza que marca la entrada a la ría de Vigo, la torre baliza de Cabo de Mar, de la que hablaremos en otro número de *Efemérides*.





FUENTES DOCUMENTALES:

ARCHIVO GENERAL DEL PUERTO DE VIGO:

- Fondo fotográfico
 - Plano de balizamiento marítimo de la ría de Vigo, 1909
- Fondo documental
 - Proyecto de torre para la luz permanente de Punta Borneira, 1906
 - Proyecto modificado de torre para la luz permanente de Punta Borneira, 1908
 - Balizamiento de la ría de Vigo, 1909-1910

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS:

- Hemeroteca digital de la Biblioteca Nacional de España
- Biblioteca Digital de Galicia – Galiciana
- Imagen de la torre de Punta Borneira con el tangón de acceso: Memoria sobre el estado de las obras del Puerto de Vigo y sus agrupados en 31 de diciembre de 1931 .— Vigo : Junta de Obras del Puerto , 1932

AGRADECIMIENTOS:

A Miguel Ángel Blanco, que nos contó la historia del naufragio del *Southern Cross* y contribuyó a documentarla, y a nuestro compañero Luis Martínez, Técnico de Señales Marítimas, por su inestimable colaboración.

Archivo General del Puerto de Vigo

Teléfono 986 67 68 57
archivoapv@apvigo.es

https://www.apvigo.es/paginas/archivo_del_puerto
www.facebook.com/ArchivoPuertoVigo