

Colaboraciones especiales



**LA PÉRDIDA DEL
*CIRILO AMORÓS***

Manuel Rodríguez Aguilar

La pérdida del *Cirilo Amorós*

Manuel Rodríguez Aguilar

Mi agradecimiento a Jaime Pons Pons y a Brian Corry

El martes 17 de octubre de 1893 se botó en el astillero británico de Campbeltown Shipbuilding Co. Ltd. el vapor *Corso* (número de construcción 36). Lo había encargado la naviera G. H. Wills & Co., de Cardiff, bajo cuyos colores estuvo navegando hasta 1899. Se trataba de un buque de carga con casco de acero, proa recta y popa de espejo. Tenía una esbelta chimenea en el centro, donde se encontraba la superestructura y un pequeño puente abierto. Sus características principales eran: 1.252 TRB; 777 TRN; 1.850 toneladas de Peso Muerto; 70,1 metros de eslora total; 9,9 de manga; 5,0 de puntal y 4,2 de calado. Estaba propulsado por una máquina alternativa de triple expansión que desarrollaba 115 NHP (750 IHP), fabricada en los talleres de la firma John G. Kincaid & Co. Ltd., en Greenock. Su velocidad máxima se aproximaba a los 10 nudos. Disponía de cuatro bodegas de carga y su jarcia estaba formada por dos palos y cuatro puntales, uno por bodega.

La asturiana Sociedad de Vapores Melitón González y Compañía, S. en C. lo adquirió cuando finalizaba el siglo XIX y lo renombró *Primero*, inscribiéndolo en 1900 en la matrícula de Gijón. El coste de la operación ascendió a 15.359 libras esterlinas (unas 540.000 pesetas de la época). En sus primeros años con la bandera española luciendo en la popa sus destinos habituales fueron los puertos peninsulares. En el mes de diciembre de 1904 sufrió un abordaje con el también vapor español *Peña Cabarga* -capitán Regato- frente a Cabo Quejo a causa de la niebla. Ambos entraron de arribada en Santander, aunque sin graves averías. El viernes 21 de junio de 1907, mientras maniobraba el *Primero* de entrada en el puerto de Barcelona colisionó con el vapor *Castro*, perteneciente a la valenciana Casa Montesinos, el cual se dirigía a Almería con un cargamento completo y algunos pasajeros. El choque tuvo lugar en el extremo sur del muelle de España. El *Castro*, con graves averías en la amura de estribor y varias vías de agua, terminó yéndose a pique entre los cruceros *Extremadura* y *Carlos V*, que estaban fondeados cerca de la escollera del Este. Sus tripulaciones prestaron auxilio a los naufragos, que se salvaron sin que se produjeran desgracias personales.

El final de su naviera propietaria coincidió en el año 1908 con el inicio de la actividad de Rodríguez y Cerra, S. en C. Nuestro protagonista se integró en la nueva contraseña, aunque mantuvo pintado en su casco el nombre de *Primero*. En 1915 se creó la Compañía Gijonesa de Vapores por la fusión de Rodríguez y Cerra, S. en C. con la naviera Antonio López de Haro. En estos años de matrícula asturiana, su trabajo se centró en el transporte de carbón y de carga general entre puertos nacionales del Cantábrico y del Mediterráneo. De nuevo, el *Primero* iba a cambiar de propietarios sin modificar su nombre y su matrícula. En un año escaso la Compañía Gijonesa de Vapores fue adquirida por la naviera valenciana Ferrer Pesset Hermanos. A la tercera fue la vencida porque su antiguo nombre desapareció. En su lugar, la Lista Oficial de Buques daba de alta a un nuevo integrante: el *Cirilo Amorós*, matriculado en Valencia. El veterano buque tomaba el nombre de un conocido abogado, jurista y político valenciano fallecido en 1887.

Para la Marina Mercante española, 1916 fue un año muy importante al constituirse el 25 de noviembre en Barcelona la Compañía Trasmediterránea por fusión de varias navieras. Una de ellas era Ferrer Pesset Hermanos, que aportaba sus quince buques que totalizaban 17.410 TRB. En 1917 se oficializaba el cambio de propietario del *Cirilo Amorós*. A primeros del mes de julio fue subido al Dique Flotante y Deponente de Barcelona para limpieza del casco y repaso general, cogiendo el mando el capitán Ginés Pérez Llorca. Bajo los colores de la Compañía Trasmediterránea estuvo navegando entre puertos peninsulares, con extensiones a los británicos de Liverpool, Bristol y Cardiff, y también en el Mediterráneo hasta Marsella y Génova. Durante algunos periodos mantuvo línea regular con los puertos canarios, con visitas a Casablanca y Melilla.

Teniendo en cuenta que los buques de la Compañía Trasmediterránea, adjudicatarios del contrato para la ejecución de los Servicios de Comunicaciones Marítimas, Rápidas y Regulares, suscrito el 11 de abril de 1921 con el Estado, estaban obligados a prestar servicios extraordinarios auxiliares de la Marina militar, no es extraño que el *Cirilo Amorós* fuera uno de los que terminara participando en el Desembarco de Alhucemas de 1925. Se le integró en la Flotilla nº 6 junto a cuatro compañeros de naviera: *Escolano*, *Barceló*, *Andalucía* y *Rey Jaime II*. Al mando del capitán Joaquín Herrera transportó animales desde el puerto de Ceuta, donde se había concentrado con otros buques. En todas las operaciones llegaron a intervenir hasta 36 unidades de la Trasmediterránea, lo que da idea de la importancia de la participación de sus buques mercantes.

El 27 de enero de 1926 partió de Barcelona para Castellón y Alicante con el objeto de tomar un cargamento de frutas, hortalizas,

tabaco y vino destinado al puerto de Liverpool. Con sus bodegas completas dejó el puerto de Alicante el día 4 de febrero. En ese viaje la tripulación estaba compuesta por 27 hombres al mando del capitán Joaquín Herrera, el mismo que intervino en el Desembarco de Alhucemas. Era invierno y uno de los muchos temporales atlánticos le castigó de tal forma mientras ascendía por la costa portuguesa que tuvo que entrar el día 10 de febrero de arribada forzosa en Vigo. Con la mejoría del tiempo pudo continuar su viaje, el cual sería el último que realizara. Como en otras ocasiones, desde Cabo Touriñán se trazó en la carta el rumbo directo para recalar en la irlandesa Carnsore Point. En la última parte de su recorrido, la navegación continuaría por el Canal de San Jorge, que separa Gales de Irlanda, hasta el puerto de Liverpool. Pero un nuevo frente afectó de forma muy negativa al avance del *Cirilo Amorós* en su trayectoria. El domingo 14 de febrero amaneció con una densa niebla cuando se aproximaban al punto de recalada en el Sureste de Irlanda. A pesar de haber corregido en varias ocasiones el rumbo a estribor para dar un mayor resguardo, el viento y la corriente le habían abatido peligrosamente a babor.



Vista general del lugar del accidente con el *Cirilo Amorós* embarrancado.
Archivo County Waterford Museum.

La costa cada vez estaba más cerca. Todos permanecían atentos con los cinco sentidos puestos en cualquier señal que apareciera entre la espesa niebla. En el puente, el capitán esperaba que mejoraran las condiciones meteorológicas para situar su buque. El *Cirilo Amorós* avanzaba muy despacio, emitiendo regularmente las señales de niebla. De repente notaron algo por la proa. El capitán ordenó atrás toda, pero ya no hubo tiempo. Con gran estruendo, el vapor se

montó sobre unas piedras en una zona de acantilados conocida como Ballyvooney Cove, cerca de Stradbally, en el condado de Waterford. El *Cirilo Amorós* quedó rozando con su proa el acantilado, encajado en una cama de piedras plana y regular, en posición adrizada y a aguas iguales. Las finas aristas de las piedras actuaron como traidoras cuchillas, desgarrando los fondos del vapor y provocando la inundación de varios compartimentos. Los numerosos lugareños que se acercaron a ver el buque varado colaboraron en el rescate de la tripulación. Desde lo alto del acantilado lanzaron cabos que se hicieron firmes en la proa del vapor. Uno a uno fueron recuperando a los tripulantes, hasta estar todos seguros y a salvo en tierra firme.

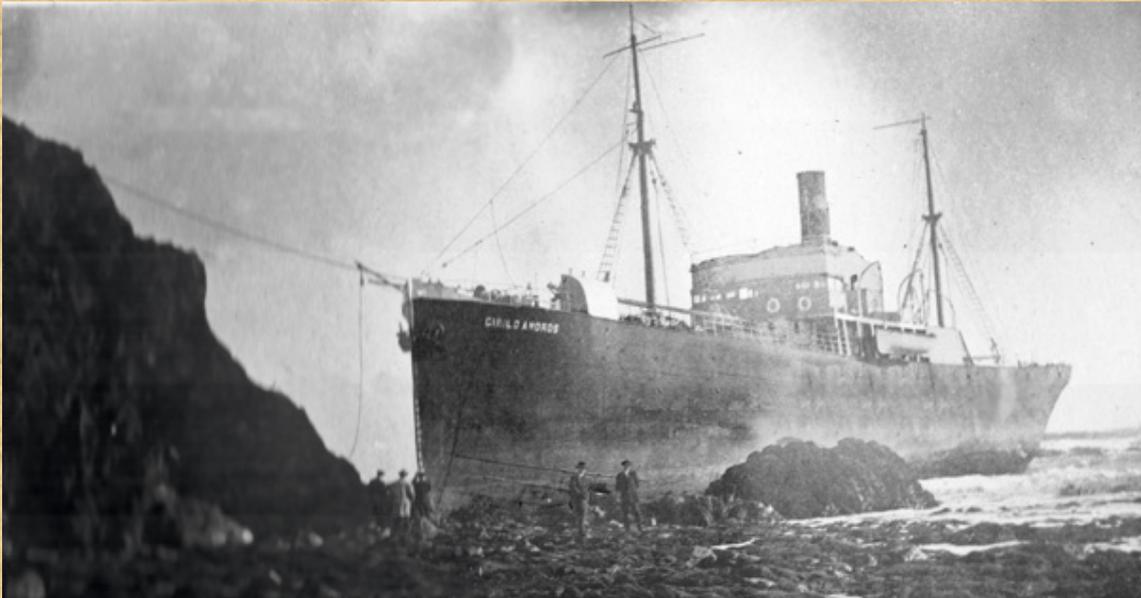


Imagen en detalle del vapor con los cables utilizados para el rescate de la tripulación.
Archivo Brian Corry.

Para conocer en detalle el naufragio del *Cirilo Amorós* (que no *Amores*), nada mejor que reproducir el relato de William O'Brien que aparece en la dirección www.irishwrecksonline.net, autorizado amablemente por Brian Corry:

"THE WRECK OF THE "CIRILO AMORES"

On the morning of Feb. 15th 1925 I was awakened by an excited shout from my father: - get up quick. There's a ship ashore in Ballyvooney. I was not quite ten years old at the time.

I jumped out of bed, dressed quickly and mounted the fence that then bounded the yard. From there I could see a steamship standing upright with her bow to the cliff at the point known as the Arch. Nicky Hickey who worked in Knockrour, then arrived. Ship or no

ship, certain work had to be done so Nicky and my mother started the milking. I shot down to Ballyvooney.

My father had gone ahead and had made signs to the captain to launch one of the life boats but the captain replied through a megaphone that a boat would be smashed against the ship side and indicated that he intended throwing out a lifebuoy to which a line was attached. This he did and the buoy floated towards the shore.

My father waded out and retrieved it - not without difficulty as there was a strong undertow on the shelving gravelly bottom and only by bracing his feet against a low rock was he able to maintain himself.

I arrived at this stage and saw the ship was named "Cirilo Amores" which we later discovered meant 'The Loving Girl'. She flew two flags which I later learned were the Spanish National colours and the international distress signal. We also learned afterwards that she was owned by the Transmediterranean Co. of Barcelona and on her way to Liverpool with general cargo.

Jack O'Keefe was on his way to work in Ballyvooney and returned to Stradbally to notify the Guards. My father despatched me to alert Ballyvooney and gather help. Jim Power was milking but left the finishing of the Job to Bridgie and rushed down. I notified the other families -Tommy Halley, Jim Cummins, the Norrisses and Christophers. When I got back to the cove the line had been followed by a heavier cable which was hauled to the cliff-top and made fast to the fencing stakes. A breeches buoy was rigged up and a sailor came ashore using a lump of tallow to grease the cable as he came.

The rest of the crew followed and then hampers made of wire netting containing supplies and the sailors' effects were hauled up. The rescued mariners were understandably emotional after their harrowing experience. They had been drifting before a buffeting storm and grounded on what must have appeared a terrifyingly bleak and inhospitable coast. From where they were they would have seen no sign of human habitation except for the lighthouses on Hook and Mine heads.

Flagons of wine were opened and fruit and cigarettes passed round. So freely did the locals partake that one had to be conveyed home stretched out on a donkey cart. He was unaware that during the excitement his wife had given birth to a daughter. A day to remember!

At low tide it could be seen that the ship was firmly wedged between the cliff and a rock. To this fact the crew owed their lives:

but how she came to arrive in that particular position has never been established.

After the rescue had been completed a rocket team from Bonmahon and the Helvick life boat arrived but their services were not required. The crew were accommodated in the local pubs and in private houses. During their stay fiesta reigned with music Spanish dancing and free wine nightly. Only one member of the local community was able to communicate in the sailor's native tongue. He was a sailor who had learned Spanish in South America.

The cargo consisting of oranges, onions, tinned tomatoes, almonds, ground nuts, rice, resin, and wine was bought from the insurers by Messrs. Shipsey and Mekee of Dunmore East. It was slung ashore on a wire cable strung from the mast and anchored inland. It was drawn to the village by horse and cart, an activity which provided handy money for local farmers and which they eagerly awaited. Damaged cases of oranges and onions were dumped overboard and during the following summer beaches within miles of Ballyvooney had their first taste of pollution. The rice cargo was unfit for human consumption due to flooding in the hold but made excellent pigfeed. The bunker coal and the woodwork were sold to local buyers, and the hull to Eastwoods of Belfast who gave us the, then extraordinary, sight of oxy-acetylene torches cutting through half inch steel plate as if it had been butter.

A court of enquiry into the loss of the ship was subsequently held by the Dept. of Industry & Commerce in Dublin but I am not aware of its findings.

Like Marco Rob he was regarded as a teller of tall tales and his credibility gap was wide. Nobody believed his linguistic proficiency but this occasion indicated one of his claims.

*Though still known as *The Spanish Ship*' she was in fact Scottish having been built in Greenock on the Clyde."*

Con la marea baja, el *Cirilo Amorós* quedaba prácticamente en seco y dejaba visible numerosas averías. Mientras, los tripulantes fueron trasladados a la ciudad de Stradbally, la más importante de la zona y distante unos 35 kilómetros del lugar del accidente. El día 15, a mediodía, el capitán envió a la dirección de la Compañía Trasmediterránea el siguiente telegrama: "*Cirilo Amorós* embarrancado. Todos salvados. Inundadas máquinas y bodega proa, sufriendo algunos desperfectos". Poco más se podía hacer y desde la naviera les telegrafiaron para dirigirse a Liverpool. La vuelta a España la harían como invitados en el *Juan Maragall*, uno de los vapores compañeros de naviera.



Parte de la tripulación después de su rescate. Archivo Brian Corry.



Los restos, en forma de zapatilla, después del desguace. Archivo Brian Corry.

La situación que presentaba en su lugar de varada, la complejidad de la averías, su antigüedad y el valor del *Cirilo Amorós* hacían inviable y antieconómica cualquier operación de salvamento. La Compañía Trasmediterránea dejó al infortunado vapor en manos de los especialistas en desguace, incluyendo entre ellos a la propia mar. Poco a poco fue desapareciendo de la vista hasta quedar entre esas piedras que fueron su tumba una especie de zapatilla, como testigo mudo de otra victoria más de la mar sobre el hombre.

Manuel Rodríguez Aguilar

