

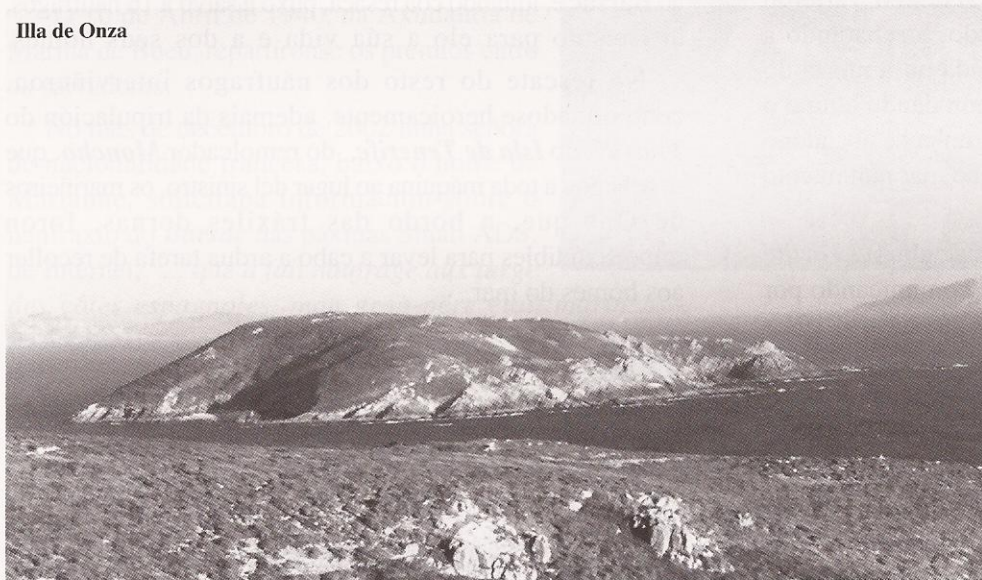


ILLA DE ONZA: CEMITERIO DE BUQUES DE GUERRA

Por: Lino J. Pazos Pérez

Pertencente ó arquipélago de Ons, a illa de Onza, ou Onceta, segunda en importancia polo seu tamaño, atópase separada de Ons, a maior, por unha estreita canle coñecida como Freu da Porta, perigosa de tomar con buques de determinado calado debido aos baixíos que, como defensores da súa insularidade, velan en sinistro silencio.

Illa de Onza



Unha longa cadea de arrecifes somerxidos, coñecidos como a Loba, dividen practicamente en dous o Freu da Porta, cobrándose ó longo dos anos un número considerable, sempre longo, de naufraxios, entre os que temos a obriga de recordar o paradigmático caso do **María Luísa**, pesqueiro do armador D. José Romero, natural de O Freixo, que se afundiou despois de bater contra as rochas na illa de Onza, co terrible saldo de 16 mortos; pero ese é tema para outro traballo.

A historia da Onza xa quedara marcada por feitos acontecidos en tempos pasados, recollendo na súa toponimia nomes tan insinuantes como Pedra da Galera (seguro que alí petou algún barco desas características), Punta da Galera...

En tempos de loita, e de paz, as augas limítrofes da illa viron como dous buques de guerra, de diferentes países; un español e outro

francés, rendían as súas cadernas ante a mole granítica da Onceta, levándose ao abismo máis de dúas ducias de vidas humanas...

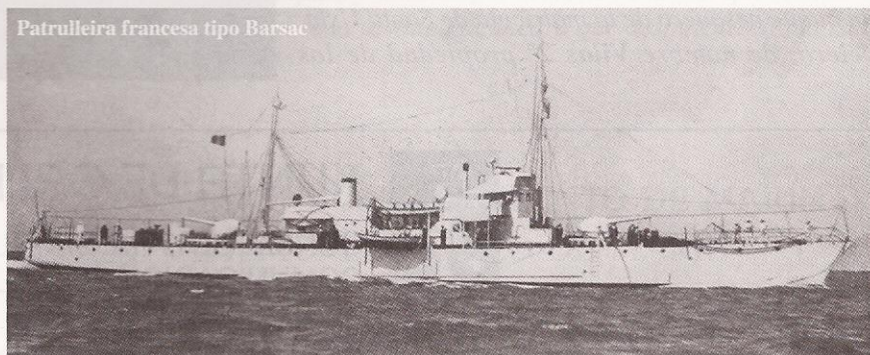
Acendérase a cacharela da guerra europea por segunda vez no que ía de século, cando o goberno francés declaraba zona de conflito as augas do Atlántico, enviando patrulleiras

que, partindo da base naval de Brest, navegaban sen descanso procurando pórllle difícil ós alemáns que os seus submarinos puideran abastecerse dos barcos nodriza sen temor a ser detectados, a sabendas de que en España a rede xermanófila tiña moitos e ben engraxados medios para facelo, ao abrigo das rías e enseadas galegas...

Cumprindo unha destas misións, navegaba o buque da Armada francesa **Barsac** en compañía do **Leoville**, que mantiña con el a distancia de seguridade en caso de ataque inimigo. O **Barsac** era un patrulleiro de 300 toneladas de desprazamento e 62 homes de dotación.

*“Ás 11 da noite do sábado día seis de xaneiro de 1940, o patrulleiro de nacionalidade francesa **Barsac** (P 40), de pouco máis de 300 ton. de desprazamento e 62 homes de dotación, que navegaba en convoi co barco da súa mesma bandeira, **Leoville**, debido á espesa néboa e o mar de fondo existente, foise contra a illa de Onza, próxima á de Ons na boca da ría de Pontevedra, embarrancando na restinga que dita illa despidе cara ó Sur”.*

Patrulleira francesa tipo Barsac



A forte turrada contra as rochas provocou numerosas vías de auga no casco, anegando inmediatamente a sala de máquinas e diversos compartimentos do buque.



Isla de Tenerife que colaborou no rescate dos náufragos do Barsac

As violentas ondas, froito do temporal do SW varreron a cuberta, arrincando a ponte de mando, arrebatando a instalación de radio e destruíndo parte da obra morta do buque galo en escasos cinco minutos, non dando tempo o ao seu comandante a tomar iniciativa algunha de abandono do barco, polo que a mariñeiría botouse ao mar nun intento desesperado por salvar as súas vidas.

Ás peticións de axuda dos náufragos acudiu o *Leoville* que se distanciara un tanto do *Barsac*, comunicando por radio o que estaba sucedendo. O SOS foi atendido polo mercante *Isla de Tenerife* (ex *Mar Negro*, de 5115 toneladas de rexistro bruto, construído en 1921), de la compañía Transmediterránea, que, dende A Coruña, dirixíase a Vigo, ordenando o seu capitán as manobras necesarias co fin de socorrer no posible ao patrulleiro. Unha vez no lugar do sinistro, o *Isla de Tenerife*, capeando o violento temporal, lanzou cabos salvavidas aos que se agarraban os mariñeiros como única liña de vida; grazas á dilixencia da tripulación do mercante, o socorro produciu o efecto desexado, salvándose nun primeiro momento numerosos membros da dotación.

“El Isla de Tenerife, para hacer más eficaz las labores de rescate, requirió la cooperación de un buque pesquero de la matrícula de Santa Uxía, velero, de nombre Vilas 2º propiedad de los

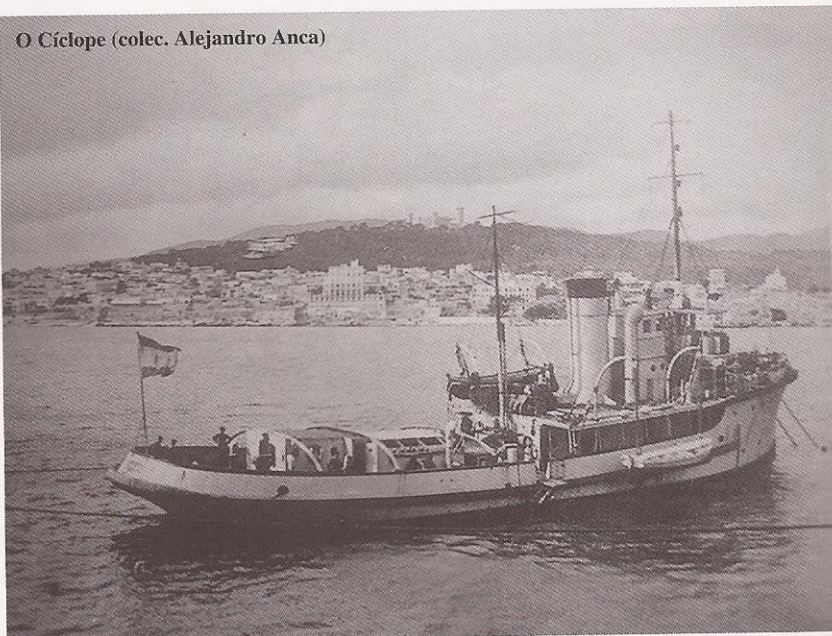
sucesores de Domingo Vilas, y de otras pequeñas embarcaciones de los marineros de Ons, dornas, que colaboraron heroicamente en las faenas de salvamento”.

Os traballos de salvamento foron en todo momento dunha dificultade límite, debido á cerrazón e ao forte temporal que impedía que o *Vilas 2º* se achegara ao patrulleiro francés o suficiente, polo que o patrón deste dirixiuse ao costado do *Isla de Tenerife* requirindo material e persoal, toda vez que a súa tripulación era insuficiente para que a misión resultara eficaz.

Do *Isla de Tenerife* trasladáronse a bordo do veleiro oito homes ao mando dun oficial, co material necesario para as labores de rescate. Nestas condicións o patrón do balandro, *Xosé Martínez Basoco*, acercouse ao *Barsac* e, loitando coa resaca, puxo a salvo a 16 náufragos, arriscando para elo a súa vida e a dos seus homes.

No rescate do resto dos náufragos interviñeron, comportándose heroicamente, ademais da tripulación do *Vilas 2º*, do *Isla de Tenerife*, do remolcador *Moncho*, que se achegou a toda máquina ao lugar del sinistro, os mariñeiros de Ons que, a bordo das fráxiles dornas, foron imprescindibles para levar a cabo a ardua tarefa de recoller aos homes do mar.

O Cíclope (colec. Alejandro Anca)



XUNTA DE GALICIA

CONSELLERÍA DE CULTURA,
COMUNICACIÓN SOCIAL E TURISMO

Delegación Provincial PONTEVEDRA

O **Barsac**, por efecto das ondas, desapareceu en poucos momentos baixo as augas.

A dotación do patrulleiro francés naufragado estaba composta por 62 homes, dos que 45 foron rescatados con vida, ignorándose a sorte corrida por algúns dos mariños que, a bordo de improvisadas balsas, tentaron poñerse a salvo.

A cifra oficial de mortos foi de 7, que serían trasladados a Vigo a bordo do *Isla de Tenerife*, e 10 desaparecidos.

O axente consular de Francia en Vigo comunicou que o goberno do seu país recompensaría o heroísmo de aqueles que, con risco das súas vidas, cooperaron no salvamento dos náufragos do **Barsac**.

O 10 de Abril de 1940, na Axudantía de Mariña de Bueu, repartíronse os premios entre os salvadores.

No mes de decembro de 2002 unha señora de nacionalidade francesa, baixo o nome de Marianne, solicitaba información sobre o naufraxio do **Barsac** nas páxinas Small ADS, de Internet, "... que a fait naufrage aux large des côtes espagnoles, mon gran-père était marin ...", posiblemente un dos desaparecidos...

Cíclope – RA-1

Este veterano remolcador de altura da Armada española afundirao a aviación rebelde no porto de Cartaxena o 5 de novembro de 1938, sendo refluotado en setembro de 1939, entrando de novo en servizo en 1942.

Foi dado de baixa na Lista Oficial de Buques da Armada o 13 de xaneiro de 1953.

Dez anos e algúns meses máis tarde, en plena carreira armamentística protagonizada pola "guerra fría", o remolcador da Armada española **Cíclope**, partía levando á súa popa os brancos que se utilizarían para un exercicio de tiro que se desenrolaría nas inmediacións de Sálvora; ninguén presaxiaba o loito que esta nova e derradeira singradura produciría nas xentes do mar.

Despois de rematar as manobras levadas a cabo pola agrupación, o Cíclope RA-1 puxo rumbo a súa base na Escola Naval Militar de Marín, levando a remolque os brancos como o fixera durante toda a xornada.

Ao atoparse nas inmediacións da illa de Onza, o 23 de outubro de 1952, a máquina perdeu presión, e por moito que o xefe de máquinas o intentou, o barco quedou sen



O Cíclope embarrancado na Onza (colec. Enrique Paz)

goberno a mercé da forte ondaxe que o arrastrou irremisiblemente contra a costa.

A Armada redactou unha nota de prensa na que comunicaba o sucedido:

El Capitán General del Departamento Marítimo de El Ferrol del Caudillo comunicó que al regresar a su base en Marín la noche del 23 de octubre el remolcador de altura Cíclope remolcando los blancos utilizados hasta última hora de la tarde por las unidades de la Primera Agrupación de Escolta en los ejercicios de tiro que vienen realizando, por causas que todavía no se han concretado, pero inicialmente producidas por un descenso en la presión de la caldera y consiguiente falta de gobierno, agravadas por la cerrazón reinante, hubo de fondear en malas condiciones al Sur y a corta distancia de la isla de Onza. Poco después y sin duda por el efecto de la mar que recalaba, cayó sobre la restinga de piedra que despiende la citada isla, varando.

ACTIVIDADES "Pineiróns"

Agradecemento á:



ILMO. AYUNTAMIENTO DE MARÍN
ILMO. CONCELLO DE MARÍN

CONCELLERIA DE CULTURA

Destacadas inmediatamente varias unidades de guerra, organizáronse, moi de mañanciña, os traballos de salvamento, e ó comprobar a imposibilidade de reflotar o barco, dispúxose o abandono do buque por parte dos últimos homes que permanecían a bordo, tentando de recuperar o equipo de *observación de tiro*. Foron recollidos 47 tripulantes tendo que lamentarse a desaparición de sete homes, entre os que figuraba o seu comandante.

Caseta levantada en Onza co obxecto de vixiar os restos do Cíclope



Os desaparecidos da tripulación do **Cíclope** foron os seguintes:

Comandante del remolcador, Teniente de Navío, Juan Prieto Clavain.

Sanitario 2º, Ricardo Fernández Timiraos.
Contra maestre 1º, Andrés Somoza.

Cabos 2º Luis Rodríguez y José Martínez Abad.

También se dan por desaparecidos al Condestable Mayor de la Escuela de Tiro Naval Janer, D. Gregorio García Bueno y al Contra maestre 2º del guardacostas Uad Martín, D. Manuel Enriquez Romay.

O Cíclope participara en numerosos traballos de rescate e axuda a embarcacións nos últimos anos.

Ademais destes dous naufraxios, nas inmediacións de Onza afundiuse o submarino español **General Mola**, ex *Evangelista Torricelli*, cando era remolcado cara o seu despece.

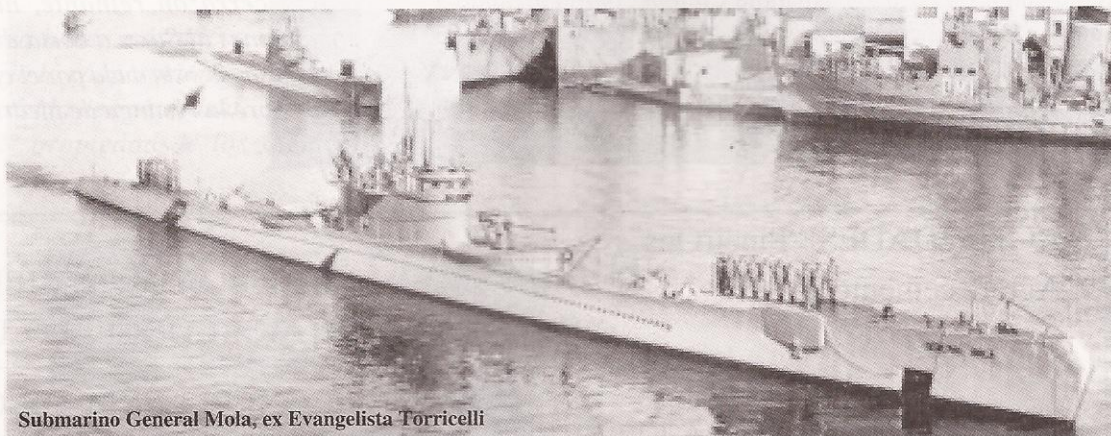
Parece ser que o cable do remolque faltou por “picar” o alongado casco do veterano submarino, construído no 1931 nos estaleiros de Tossi, de Taranto, Italia, de 880/1.231 toneladas de desprazamento e 70,5 metros de eslora, 6,9 de manga e 4,1 de puntal, que, cedido polo Goberno de Mussolini figurou nas forzas da Armada franquista durante a funesta guerra civil española.

Pertencente á clase Archimede, composta por catro unidades (Archimede, Galileo, Torricelli e Ferraris), o ex Torricelli estaba armado con dous canóns de 100 mm, dúas metralhadoras aa, e 8 tubos lanzatorpedos de 533 mm. Un motor Diesel Tosi, de 3.000 HP movía dúas hélices alcanzando una velocidade en superficie de 17 nós e 8,5 cando navegaba en inmersión impulsado polo motor eléctrico de 1.300 HP.

Entre as “fazañas” nas que participou este escorregadizo “escualo” figura o afundimento en augas do cabo Nao, o 27 de xullo de 1937 do mercante da compañía Ybarra, de Sevilla, *Cabo Palos*, curiosamente no cabo do seu mesmo nome (cabo Palos, Alicante), de 7.500 toneladas de rexistro bruto, construído nos estaleiros

Euskalduna, de Bilbao, en 1927, que quedara afecto á República. Deuse a circunstancia de que, un par de meses antes, o **General Mola** botara a pique, practicamente nas mesmas coordenadas, ao veleiro *Granada*.

Na costa galega afundíronse no século XX outros cinco buques da Armada española: **Cardenal Cisneros**, en 1905; **Uad Targa**, en 1931; **Blas de Lezo**, en 1932; **Ciscar**, en 1957, e o **Ariete** en 1966, ademais dalgúns outros accidentes. Deuse a feliz circunstancia que nestes naufraxios, algúns deles ocorridos no medio de fortes temporais, como o caso do Ariete na costa de Lira, non perdeu a vida ningún dos máis de mil cen mariños que compuñan as súas dotacións.



Submarino General Mola, ex Evangelista Torricelli