



FUENCALIENTE

EL ÚLTIMO VIAJE DEL VAPOR “VALBANERA”

Juan Carlos Díaz Lorenzo

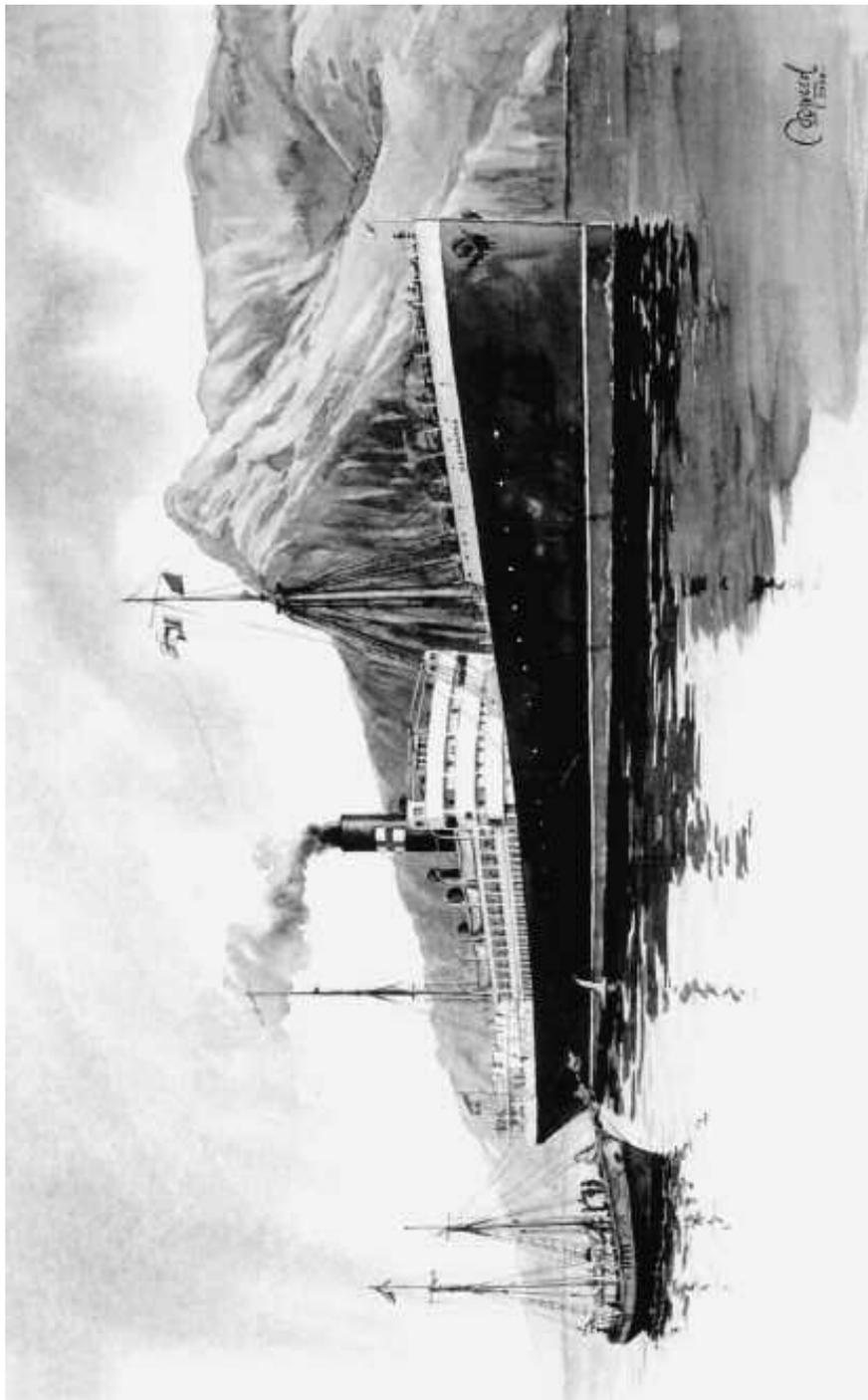
Cronista Oficial de Fuencaliente

El 24 de junio de 1919, onomástica de San Juan, el periódico tinerfeño *La Prensa* publica en su segunda página el siguiente anuncio:

“El moderno y rápido vapor de dos hélices y ocho mil toneladas, *Valbanera*, pasará por este puerto con destino a los de Santiago de Cuba y Habana en la primera quincena de julio próximo, admitiendo pasajeros y carga, debiendo dirigirse las solicitudes de hueco, con la oportunidad debida, al agente de la Compañía en esta plaza”.

El 10 de agosto, y después de varios aplazamientos sobre la fecha prevista para su salida inicial, el vapor *Valbanera* zarpó del puerto de Barcelona. Dos días antes de emprender el viaje, la inspección de inmigración había hecho un reconocimiento de los medios de salvamento del buque, que consistían en doce botes salvavidas grandes más otros dos botes auxiliares, con capacidad para 494 personas; cuatro balsas para 112 personas y otras cuatro balsas para 200 personas, así como 1.040 chalecos y 26 salvavidas anulares.

Los reclamos publicitarios del servicio a bordo resaltan el “servicio inmejorable” y los precios “altamente económicos” que ofrecía el “liner” de Piniellos Izquierdo y Cía.



El vapor *Valbanera* en Santa Cruz de La Palma. Acuarela del pintor Francisco Noguero (propiedad del autor).

Al día siguiente el buque hizo escala en Valencia y al amanecer del día 13 entró en Málaga, donde embarcó un cargamento de aceitunas, frutos secos y vino. Al atardecer de ese mismo día continuó viaje a Cádiz y el día 17 arribó a Las Palmas de Gran Canaria.

En la noche del 18 fondeó en el puerto de Santa Cruz de Tenerife con 824 pasajeros en tránsito. Desde el día 13 hasta el 16, inclusive, se despacharon en la capital tinerfeña los billetes para los viajeros que habían comprometido su espacio a bordo con anticipación. En aguas de la bahía tinerfeña repostó carbón, agua y víveres frescos, siendo despachado por el consignatario Antonio Cabrera de las Casas en viaje a Santa Cruz de La Palma, San Juan de Puerto Rico, Santiago de Cuba, La Habana, Galveston y Nueva Orleans y, de nuevo en la mar, en medio del Océano Atlántico, hasta el 20 de septiembre siguiente no volvió a escribirse su nombre en la prensa española.

A mediados de septiembre, el periódico habanero *Diario de la Marina* inserta en sus páginas un anuncio de los agentes de Pinillos en la capital cubana, Santa María & Cía, en el que informa de la próxima salida del *Valbanera* en viaje de vuelta a España, “admitiendo pasajeros y correspondencia pública”, prevista para el día 25 del citado mes, con escalas en Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria, Cádiz y Barcelona. Éste sería el último anuncio comercial del citado vapor de Pinillos en la prensa habanera.

Cuando el *Valbanera* hizo escala en Las Palmas de Gran Canaria llevaba a bordo 573 pasajeros. Allí embarcaron otros 251, de los cuales 169 se dirigían a La Habana y los 82 restantes a Santiago de Cuba. En Santa Cruz de Tenerife lo hicieron 212 y en Santa Cruz de La Palma otros 106. Cuenta la leyenda que en la maniobra de reiro en el puerto palmero perdió una de sus anclas, algo que los marineros supersticiosos consideran un negro presagio. Sumando una tripulación de 88 hombres, el trasatlántico llevaba a bordo 1.230 personas, “exceptuando a los polizones y a los que embarcaron por alto” cuando llegó a San Juan de Puerto Rico para descargar cebollas de Lanzarote. El 28 de agosto se cruzó con el “liner” español *Montserrat*, de Trasatlántica, con el que intercambió un telegrama de saludo.

La mayor parte del pasaje había pagado el billete hasta La Habana, pero, unas horas antes de llegar a Santiago de Cuba, a bordo pasaron lista para conocer cuántas personas con destino a la capital habanera querían desembarcar en la próxima escala. En total fueron 742 pasajeros los que se bajaron

en el puerto oriental cubano y esa decisión, para los que tenían inicialmente previsto llegar en el barco a la capital cubana, salvó milagrosamente sus vidas. Las razones de este desembarco masivo aún continúan envueltas en el misterio. Hubo quienes comentaron que durante la escala en San Juan se corrió el rumor de que se estaba formando un ciclón en el Golfo de México, mientras que para otros se trató de una simple coincidencia. Sí parece, por testimonios recogidos en la prensa cubana de la época, que el *Valbanera* había hecho la travesía desde Santa Cruz de La Palma hasta San Juan de Puerto Rico y Santiago de Cuba bastante escorado a la banda de estribor.

El 5 de septiembre zarpó el *Valbanera* del puerto santiagués rumbo a La Habana con 488 personas a bordo. ¿Conocía el capitán la formación del ciclón en el Golfo? Es probable que no. El temporal azotó la costa norte de Cuba durante la noche del 9 al 10 de septiembre, es decir, cuatro días después de que el *Valbanera* hubiera salido del puerto de Santiago. Parece poco probable, asimismo, que el capitán tuviera alguna información en ese sentido de las autoridades portuarias cubanas. De haberlo sabido, resulta lógico pensar que hubiera preferido permanecer en puerto.

Las primeras noticias

El 12 de septiembre, *Diario de la Marina* recoge la primera noticia referida a la pérdida del *Valbanera*. Relata la arribada, después de cuatro días de interrupción del servicio, del vapor norteamericano *Miami*, cuyos tripulantes “cuentan verdaderas calamidades” de la situación en Key West, donde el jefe militar proclamó la ley marcial para evitar robos y pillajes “y otros atropellos que se cometen en tales casos”.

“Aseguran los emocionados tripulantes, y así lo afirman los pasajeros del *Miami*, que también la sufrieron, que en Key West la población pasó hambre. Parece también realmente increíble que, a pesar de haber causado el meteoro grandes estragos en la población, no haya habido pérdidas de vidas”.

Al día siguiente se produjo un atisbo de esperanza, cuando el periódico *Diario de la Marina* publicó una noticia tranquilizadora, recibida el día antes, donde dice que en la Estación Naval de Cayo Hueso “hemos oído vapor español *Valbanera* procurando comunicarse por radio con Habana hoy”. Decía, además, que el “liner” había informado al trasatlántico americano *Morro*

Castle sobre su posición –había salido dos días antes de La Habana en viaje a Nueva York– y que seguía rumbo a Cuba. Ese mismo día, el periódico *El Fénix*, de Sancti Spiritus, comarca de la región central de gran influencia isleña, dice que, aunque no ha sido posible confirmarlo, algunas noticias apuntan a que “se encuentra varado en los bajos de San Agustín, frente a la Florida, no habiendo sufrido la menor novedad el pasaje que trae a bordo. Se asegura que el *Valbanera* ha sufrido interrupción en sus aparatos de la telegrafía sin hilos”.

Ante la falta de noticias y los intentos vanos de comunicarse con el barco y los telegramas enviados a la base naval de Cayo Hueso, los consignatarios de Pinillos en La Habana pidieron la ayuda de la Marina de Guerra Nacional, que destacó al patrullero *Yara*, uno de sus barcos más modernos y potentes, para iniciar la búsqueda del *Valbanera*, ya que “en caso de estar varado puede hacer mucho en su favor, dado la fuerza de máquina de que dispone”.

El trasatlántico español *Infanta Isabel*, que se encontraba en La Habana, recibió autorización de las autoridades de Marina para que utilizara la telegrafía con la finalidad de que intentara comunicarse con el *Valbanera*, así como el vapor español *P. Claris*, que también se encontraba surto en el puerto habanero. Al mismo tiempo, el capitán del puerto, capitán de fragata Alberto Carricarte, ordenó la emisión de un telegrama “rogando a todos los barcos” que se encontraran en la zona que intentasen comunicarse con el *Valbanera*.

Además del *Yara*, el Gobierno de Cuba ordenó la salida de los patrulleros *10 de Octubre* y *24 de Febrero*, con instrucciones expresas de realizar un extenso recorrido por los bancos de Bahamas y la costa de Florida, con la finalidad de localizar al trasatlántico español. Al mismo tiempo, el almirante de la Escuadra de EE.UU. en las Antillas ordenó la salida de varios cañoneros y cazasubmarinos con el mismo cometido.

Por entonces, pese al pesimismo de los familiares, las autoridades de Marina mantenían todavía la esperanza de encontrar al *Valbanera*, “dadas sus buenas condiciones de construcción, haya podido resistir los embates de las olas y la furia del huracán”. Se especulaba con que el “liner” español hubiera podido quedarse al garete por avería en la máquina o falta de carbón, pues no había repuesto carboneras en Santiago de Cuba, y que hubiera embarrancado en los bancos de Bahamas, “donde los mares, por ser mares de senda, para barcos de alto porte no resultan peligrosos”.

Volvieron, entonces, a surgir las noticias que hablaban de comunicación con el *Valbanera*, procedentes de Cayo Hueso, donde se decía se habían captado señales aunque sin fijar la posición. “Aparentemente el *Valbanera* puede comunicar lejos con su estación auxiliar pequeña. La estación principal parece que se le ha ido”, según reza el informe de la Estación Radiotelegráfica de La Habana.

Cuando *Diario de la Marina* recogió las primeras noticias del supuesto contacto telegráfico con el buque, una multitud se congregó frente al edificio del periódico y el rumor se extendió por la ciudad como la pólvora, dirigiéndose otros muchos a la sede de la Capitanía del Puerto.

El vapor americano *Walter D. Munson*, después de zarpar de Matanzas, telegrafió que intentaría localizar al *Valbanera* cuando se encontrara en las proximidades de Cayo Sal, y en medio de un gran estado de ansiedad por tener noticias, desde Nueva York llegó una de última hora que decía que el “liner” español “se haya al parecer seguro y navegando por su propia máquina”.

La situación cobró un nuevo giro cuando algunos periódicos cubanos publicaron a grandes titulares que el *Valbanera* se encontraba a flote. *La Correspondencia*, de Cienfuegos, dice que el barco navegaba por sus propios medios en dirección a La Habana a dos nudos de velocidad, habiendo sido visto en alta mar por un vapor inglés “totalmente desmantelado”. La noticia la había captado el telegrafista del vapor americano *Walter D. Munson* de un barco inglés que decía lo había visto “sin la menor novedad a bordo, aunque sí navegando con algunas dificultades hacia el puerto de Matanzas, en donde debe entrar”.

Aunque desde la Estación Naval de Key West llegaban noticias de la supuesta comunicación telegráfica con el *Valbanera*, sin embargo, desde la estación del Morro no se conseguía establecer contacto alguno. Centenares de personas, entre ellos los angustiados familiares, se desplazaron apresuradamente hasta el puerto de Matanzas con la esperanza de ver la llegada del trasatlántico español, desplazándose, asimismo, periodistas “dispuestos a hacer una sensacional información de las peripecias del *Valbanera*”. La Marina Nacional ordenó la inmediata salida del cañonero *Yara* para encontrarse con el trasatlántico español antes de su entrada en Matanzas. Sin embargo, todo había sido un espejismo y pronto cundió la decepción.

En La Habana circularon rumores que decían que el *Valbanera* había logrado comunicarse por telegrafía con el *Infanta Isabel*, que también se encontraba navegando rumbo al puerto habanero, a donde arribó con las carboneras vacías, “expresándole su situación, que carecía de carbón, que se hallaba desmantelado por completo, y que fuera a toda prisa a prestarle auxilio”. Se dijo entonces que el capitán del *Infanta Isabel* contestó que “nos es imposible acudir, que el carbón nos alcanzará muy escasamente para llegar a La Habana”. No obstante, la prensa habanera se resistió a creer esta versión y reclamó la presencia del capitán, “que es un marino de altísimas cualidades”, para que aclarase la terrible duda.

El 19 de septiembre llegó a La Habana por cable la confirmación de la tragedia. Un profundo sentimiento de tristeza y angustia se apoderó del pueblo cubano, mientras la noticia daba la vuelta al mundo transmitida por el telégrafo. Ese mismo día, en Cádiz, sede de la compañía, corrían rumores “con marcada insistencia” del naufragio del *Valbanera*, hasta que llegó la patética noticia: “No hay en una superficie restos, ni cadáveres”.

Al día siguiente, *Diario de la Marina* resalta la tragedia en grandes titulares y confirma el hallazgo del trasatlántico, sin que se encontrara “ni el menor indicio” de los pasajeros ni tripulantes que iban a bordo. El barco había sido localizado “embarrancado, en un banco de arena movediza, bajo cuarenta pies de agua”. Respecto de los mensajes que se decía habían sido emitidos desde el barco, la crónica del periódico habanero termina diciendo que “en los círculos navieros se consideraba probable esta noche que alguno de los sobrevivientes del *Valbanera* hubiese enviado esos débiles mensajes, utilizando un aparato improvisado sacado del barco”.

Ese mismo día, *Diario de Las Palmas*, en la sección “Última hora” y con el título “¿El vapor *Valbanera*, perdido?”, ofrecía un estremecedor comunicado de la agencia *Almodóvar*, en los siguientes términos:

“De Cádiz comunican que allí circulan insistentes rumores de que el vapor *Valbanera* de la Compañía Pinillos naufragó en la travesía de Puerto Rico a La Habana. La ansiedad es muy grande por conocer noticias.

Se recuerda que el *Valbanera* no traía en este viaje ni al capitán ni al médico que llevaba cuando trajo en julio pasado los enfermos de gripe. Hacemos votos porque no se confirme la fatal noticia”.



Panorámica de Santa Cruz de La Palma, a comienzos del siglo XX.

Falsos contactos

Si la prensa de la España peninsular dedicó extraordinaria atención a la tragedia, en el Archipiélago Canario se convirtió en un suceso de excepción durante meses. Las noticias, tardías, además de breves y, a veces, contradictorias y, en consecuencia, desconcertantes, aumentaban la tristeza de quienes aguardaban con desesperación.

En la misma fecha, el periódico tinerfeño *La Prensa* publica el siguiente telegrama:

“Dicen de Cádiz que circulan allí rumores de haber naufragado el vapor *Valbanera* en la travesía de Puerto Rico a La Habana. Espéranse con ansiedad noticias de lo ocurrido”.

El rumor se confirmó al día siguiente cuando, desde Madrid, llegaron nuevos telegramas en los que se decía que se desconocía el paradero del “liner” español y que, con todo fundamento, se temía que hubiese sido sorprendido por un temporal en el Golfo de México.

Desde La Habana llegó la dolorosa confirmación de la triste noticia, cuando en la sede de la naviera en Cádiz se recibió una comunicación del Gobierno cubano diciendo que habían regresado los cañoneros *Cuba* y *Patria*, los cuales, en unión de unidades americanas, habían realizado sin resultado alguno un amplio reconocimiento en la zona comprendida entre las islas de Tortuga y los cayos de Lahama.

Entonces comenzó a tomar fuerza el presentimiento de una tragedia. El periódico *La Prensa* advertía que sólo de Tenerife había a bordo unos doscientos emigrantes, mientras que otros trescientos procedían de las restantes islas del Archipiélago. Y terminaba su crónica con palabras de esperanza para los angustiados familiares:

“Hacemos fervientes votos porque noticias tan adversas no se confirmen y renazca la tranquilidad en los hogares, hoy consternados ante el temor de una inmensa y terrible desgracia para todos”.

El 22 de septiembre, un telegrama recibido en Tenerife procedente de La Habana desmentía la desaparición del *Valbanera*. Pero antes de cerrar la edición, el periódico tinerfeño *La Prensa* decía que desde Londres el Lloyd's

confirmaba la pérdida del barco y que a unas 30 millas de Cayo Hueso un grupo de buzos había localizado al *Valbanera*. Y añadía lacónicamente: “No hay vestigio de sus 400 pasajeros”.

Diario de Las Palmas, ese mismo día, facilita nuevos datos:

“Desgraciadamente es un hecho ya confirmado el naufragio del vapor español *Valbanera*, de la Compañía de Pinillos. En nuestro número del sábado último publicábamos un despacho de la agencia *Almodóvar* en el que se nos expresaba que desde Cádiz telegrafiaban que dicho buque había naufragado en la travesía de Puerto Rico a La Habana.

La noticia se daba como rumor. Más tarde, otros despachos añadían que el buque llegó a Santiago de Cuba, donde hizo operaciones, que desde allí zarpó para La Habana y que el naufragio ocurrió entre Santiago y la capital de Cuba.

“Ignoramos aún el número de personas desembarcadas en Santiago de Cuba y la cifra de los ahogados, que, por desgracia, debe ser muy grave, la mayoría hijos de Canarias. Como adelantábamos en nuestra edición del sábado, el *Valbanera* llegó a Las Palmas de Gran Canaria procedente de Cádiz el 18 de agosto y ese mismo día zarpó para Santa Cruz de Tenerife, La Palma, Puerto Rico y Cuba”.

“Seguramente en Santa Cruz de Tenerife y en La Palma hubo de tomar más de 300 pasajeros. De modo que puede afirmarse que de Canarias llevaba unos seiscientos, aproximadamente. De los embarcados en Las Palmas de Gran Canaria, 79 tomaron pasaje para Santiago de Cuba y 172 para La Habana. Entre estos últimos se encontraba la joven señora doña Paula Zumalave con cuatro pequeños hijos, que iba a reunirse en La Habana con su esposo, don Rafael Pérez Hernández”.

“De los pasajeros embarcados en nuestro puerto, 50 eran naturales de Lanzarote. Aquí quedaron en tierra unos 100 pasajeros y cerca de 200 entre Tenerife y La Palma, porque la Compañía, al salir el *Valbanera* de Cádiz, telegrafió limitando el número que había de admitirse. De modo que, de haber embarcado esos 300 más, la catástrofe hubiera sido mucho mayor. Se nos informa que algunos de los pasajeros que aquí se despacharon para La Habana desembarcarían en Santiago de Cuba por haber solicitado a última hora etiquetas para baúles con la última dirección”.

“Escrito lo anterior, damos cuenta seguidamente de que el consignatario en Las Palmas de Gran Canaria de la Compañía de Pinillos ha recibido el siguiente telegrama: “Bordes (urgente). Cádiz 22. *Valbanera* naufragó entre Santiago de Cuba y Habana. Pinillos”.

España entera se conmovió y en el Archipiélago Canario surgió de inmediato la patética duda: ¿Cuántos pasajeros desembarcaron en Santiago de Cuba y cuántos continuaron viaje?

Aún quedaba esperanza entre los familiares, pues todo estaba supeditado a la escala del *Valbanera* en Santiago de Cuba. Entre tanto, en Canarias, ante la gravedad del suceso, el clero celebró suntuosos funerales en sufragio de las almas de las víctimas del trasatlántico español y se organizaron funciones benéficas y una suscripción popular que, apenas apuntada la idea, la encabezó Mr. Stiles, cónsul de EE.UU. en Santa Cruz de Tenerife.

En la capital de Canarias, asimismo, la sociedad deportiva Tenerife Sporting Club organizó un partido de balompié con el equipo de la sociedad lagunera Hespérides Sporting Club, destinándose la recaudación a beneficio de las familias de las víctimas del *Valbanera*. Los exploradores organizaron una rondalla que recorrió las calles de Santa Cruz y La Laguna y la empresa de espectáculos Atracción preparó una función caritativa con los mismos fines.

Encuentro del *Valbanera*

El 19 de septiembre, dos buques de la Marina de Guerra de EE.UU., el guardacostas *Tuscarosa* y el cazasubmarinos US SC 203, divisaron a unas cinco millas al Este del bajo de Rebecca el palo trinquete de un barco y dos pescantes de botes salvavidas, que sobresalían del agua en su límite occidental.

En el diario de navegación del segundo buque citado, que se conserva en el US National Archives, puede leerse la siguiente anotación:

“19 de septiembre. Nos topamos con un naufragio. Buceamos hacia lo que parece la proa y el buque resulta ser el desaparecido vapor español de pasajeros *Valbanera*”.

La noticia, de inmediato, recorrió las líneas del telégrafo. En el Lloyd's del día 20 puede leerse el siguiente párrafo:

“Key West. 20 de septiembre. Buceadores han encontrado el casco de un buque que se cree es el vapor español *Valbanera* que había desaparecido durante el huracán del Golfo de hace diez días. Los buzos han informado que el nombre *Valbanera* es perfectamente visible. No hay rastro de los 300 pasajeros. Nada se ha sabido del *Valbanera* desde que apareció frente el Castillo del Morro en La Habana el 9 de septiembre y puso rumbo a alta mar para capear el temporal. El suboficial Roberts de la U.S. Navy vio perfectamente el nombre *Valbanera* en el casco de un buque que yace en el Bajo de Rebeca. El suboficial Roberts no vio cadáveres”.

Este oficial estuvo a punto de morir cuando bajó a identificar el naufragio, pues descendió con un único cable conectado a la bomba de aire de su escafandra y las olas arrojaron el bote en el que se encontraba la bomba contra el casco del barco hundido, cortándole el suministro. Roberts se quitó la escafandra y subió rápidamente a la superficie, declarando que “no había ninguna duda” de la identidad del naufragio.

El guardacostas *Tuscarosa* y el cazasubmarinos US SC 203 regresaron de nuevo al escenario del naufragio el día 21, llevando a bordo al contralmirante Decker, uno de los jefes de la estación de la U.S. Navy de Key West.

En el diario de navegación se hizo el siguiente asiento:

“Llegamos a Half Moon Shoals a las 5’00. Arriamos un bote para que el contralmirante Decker pueda inspeccionar los restos del *Valbanera*”.

Ese mismo día, después de la inspección de los restos, se hizo un informe cuyo resumen fue teleografiado por el comandante del VII Distrito Naval al Departamento de Marina en Washington.

El informe dice:

“El pecio en el bajo de la Media Luna situado a 6,4 millas al 94° verdadero del bajo de Rebecca ha sido identificado en este día sin ningún género de dudas como el vapor español *Valbanera* de la compañía Pinillos.— El casco está bajo el agua con el extremo de babor de la cubierta de botes sobre la superficie del agua.— Los pescantes indican que no se hizo ningún esfuerzo para arriar los botes salvavidas.— El pecio está orientado hacia el Oeste a una profundidad de tres o cuatro brazas.— Excepto una cabeza no han sido vistos restos humanos o restos flotando del naufragio durante los días que los caza-

submarinos han pasado cerca de la zona.– Los registros de radio indican que a las 11,15 PM del día 12 el *Valbanera* telegrafió y preguntó si había algo para él.– Nuestra estación fue incapaz de captar sus señales diez minutos después.– No hubo respuesta.– El comandante de un cazasubmarinos ha declarado que vio el naufragio aproximadamente a las 23 PM del mismo día.– Parece probable que el buque naufragase durante el huracán de la noche del nueve al diez por lo que los registros de radio son contradictorios y todo rastro del buque desapareció antes del día 12”.

El 19 de septiembre de 1919, el cónsul de Cuba en Cayo Hueso, Domingo Milord, recibió un telegrama del comandante jefe de la Estación Naval americana en el que le confirmaba, después de las exploraciones hechas, que el buque embarrancado en los bajos de Half Moon era el “liner” español *Valbanera*.

Para su comprobación, se le invitó, junto a varios oficiales americanos y representantes de la casa consignataria, para inspeccionar el lugar donde el buque se encontraba hundido. Cuando llegaron pudieron comprobar personalmente lo que ya se les había manifestado. El cónsul tomó una fotografía de la que dijo “hacia la identificación completa y positiva. El agua estaba tan agitada que hacía imposible bucear hoy. No se vieron cuerpos en la superficie del mar, pero se supone que el hedor que salía del agua provenía de los cuerpos en descomposición en el interior del buque. No se vieron tiburones en las cercanías”.

Todos los esfuerzos se centraron, a partir de entonces, en tratar de recuperar los cadáveres de las 488 personas, entre pasajeros y tripulantes, que se sabía iban a bordo. Numerosas embarcaciones y buzos de la zona se apresuraron a la difícil tarea, con todas las facilidades de las autoridades de la Estación Naval de Cayo Hueso y el apoyo de dos cañoneros enviados por la Marina de Guerra de Cuba.

Pronto se conoció el listado de la tripulación del buque siniestrado, así como nombres y más nombres de los infortunados pasajeros que siguieron el viaje a La Habana. Se dijo que un joven andaluz, llamado Juan López, que embarcó en Cádiz de polizón y decía que era telegrafista, manifestó que el barco había hecho la travesía muy escorado a la banda de estribor debido a la carga que llevaba.



Santa Cruz de La Palma. 1920.

Entre los pasajeros que embarcaron en Canarias había unas 40 mujeres y unos sesenta niños. Se contó, en aquellos días, que entre los desaparecidos figuraban también los artistas Luis Blanca y Concepción Llorente, que quisieron desembarcar en Santiago de Cuba para después continuar viaje hasta La Habana en tren, aunque lo costoso del traslado del decorado que portaban hizo que desistieran del empeño y siguieron el viaje en barco. Una crónica de la prensa santiaguera dice, además, que “salvóse también una francesa, de la vida alegre, llamada Irma, quien marchó a esa (La Habana) por ferrocarril, dejando en el *Valbanera* a su mamá postiza”.

Un corresponsal de prensa se trasladó hasta el lugar del naufragio y pudo comprobar que, en efecto, se trataba del *Valbanera* y que el buque estaba escorado a la banda de estribor en un ángulo de 45 grados. La parte de proa aparecía más sumergida que la parte de popa, que sobresalía un poco de la superficie del agua. Según dijo, el buque estaba partido en dos desde la proa hasta el puente, sin que se hallaran vestigios de los pasajeros y tripulantes.

El periódico madrileño ABC publica el 22 de septiembre que “los cadáveres de los naufragos deben estar dentro del *Valbanera* o han debido ser comidos por los tiburones, pues los buzos no han encontrado ni uno sólo”.

A pesar de las evidencias que iban llegando, los agentes de Pinillos en La Habana “dicen que no están seguros de que se ha perdido el barco” y recordaban que a mediados de 1917 el *Valbanera* “desapareció durante una severa tempestad” y arribó a La Habana catorce días después.

En Cádiz, como en toda España y en Cuba, se sucedieron las noticias y las anécdotas relacionadas con el naufragio. Entre ellas figura un matrimonio con siete hijos, que llegó a Cádiz para embarcar en el *Valbanera*, lo que no pudieron hacer porque les robaron unas diez mil pesetas, que era todo el dinero que tenían, por lo que, perdido el barco y conocido el caso en la ciudad gaditana, el marqués de Comillas, presidente de Trasatlántica, les concedió pasaje gratis y embarque en el vapor *Manuel Calvo*.

A pesar de la confirmación de la tragedia, grupos de espiritistas cubanos organizaron en La Habana un viaje a bordo del remolcador *Vicente Salgado*, congregándose el día 22 una enorme multitud en el muelle de Caballería para despedirlos, aunque a última hora se suspendió la salida del barco que los iba a trasladar hasta el lugar del naufragio, por no haber reunido el dinero nece-

sario para el flete del viaje, convirtiéndose este hecho, como señala la prensa habanera, en “la nota cómica” del desgraciado accidente.

Ese mismo día se reunió la directiva de la Asociación Canaria en La Habana, y al día siguiente lo hizo el Centro Andaluz, expresando ambas su profundo dolor por la tragedia y acordando la celebración de honras fúnebres en sufragio de las almas de las personas que perecieron en el hundimiento del *Valbanera*, acordando, asimismo, el arriado de la bandera a media asta como señal de duelo.

Confirmada la situación del pecio del *Valbanera*, mientras tanto iban llegando los barcos que habían sido sorprendidos por el mismo ciclón. La corbeta *J. C. Llusá* –capitán José María Mallol–, de la matrícula de Barcelona, arribó a La Habana con el aparejo destrozado y con otras averías en el casco y a la espera de más noticias, el 10 de octubre se celebraron en la iglesia de Nuestra Señora de La Concepción, en Santa Cruz de Tenerife, solemnes funerales por las víctimas del siniestro.

Comunicado de Pinillos

Mientras tanto, Pinillos, Izquierdo y Cía. dio a conocer en Barcelona un extenso comunicado sobre la seguridad que el buque desaparecido ofrecía y, al mismo tiempo, lo que se presumía había sido la causa del siniestro.

“Supónese que si bien las condiciones marineras del *Valbanera* eran más que suficientes para resistir una tromba, podría ser muy bien una avería en las máquinas o timón, lo que hubiese dejado sin gobierno en medio del temporal y que un golpe de mar le hubiese destruido la instalación de telegrafía sin hilos impidiendo pedir socorro ni dar cuenta de su situación comprometida, yendo a chocar contra uno de los numerosos arrecifes que existen en aquellos mares. Se da por verosímil esta suposición puesto que en esta época del año suelen desarrollarse en el Mar de las Antillas fuertes ciclones que pone en grave aprieto las embarcaciones más sólidas”.

Los pasajeros del trasatlántico *Montevideo*, atracado en el puerto de La Habana desde el 7 hasta el 13 de septiembre –los últimos cinco días durante el ciclón–, tras su arribada a Nueva York afirmaron que en la noche del 9 de septiembre se había oído el bramido de la sirena de un vapor a la entrada del Morro.

Se divisaron con dificultad unas luces pero, según ellos, todo hacía suponer que se trataba del *Valbanera*, ya que por entonces no se esperaba la llegada de ningún otro buque al puerto habanero. Los vigías del Morro descifraron las señales que el barco emitía insistentemente: la letra G del Código Internacional de Señales, dos destellos largos de luz seguido de uno corto: “necesito práctico”. Y aunque desde el atardecer estaba encendida la señal que indicaba que la bocana estaba cerrada, por morse se le comunicó la novedad y, al mismo tiempo, se le recomendaba corriera mar afuera el temporal hasta que éste amainase.

Los pasajeros manifestaron que el ciclón “fue horroroso, causando numerosas víctimas y grandes daños” en La Habana, pues inundó muchas calles y causó grandes destrozos en muchas casas. Cuando amainó el temporal, el barco continuó su viaje el 13 de septiembre, “y al salir nada se sabía del *Valbanera*”.

Ese mismo día arribó a La Habana el trasatlántico *Infanta Isabel*, con 1.600 pasajeros, procedente de La Coruña y Cádiz. Al recalar frente al morro habanero recibió un radiograma de la casa consignataria, donde le informaba que se ignoraba el paradero del *Valbanera*, encargándole que tratara de localizarlo por telegrafía y le prestara auxilio. El “liner” de Pinillos también había sido alcanzado por el temporal, lo que le causó destrozos importantes, sobre todo en las antenas de la radiotelegrafía, por lo que quedó incomunicado durante unas horas hasta que se reparó la avería.

Los tripulantes del *Infanta Isabel* manifestaron que mientras funcionaron los aparatos se recibió un mensaje que informaba del naufragio de la goleta *Méjico*, y, después de arreglado, supieron que había varios barcos accidentados y averiados en el canal de la Florida.

A propósito de la llegada a La Habana del *Infanta Isabel*, el periódico cubano *Heraldo Comercial* acusó públicamente al consignatario de Pinillos en la capital cubana, Santa María & Cía, de ser los “únicos responsables” de la catástrofe del *Valbanera*: “A medida que van llegando noticias del naufragio del *Valbanera*, se va haciendo más palpable la culpa, que de él corresponde, a los consignatarios de este barco en La Habana”.

La suposición de que el barco estuvo dos días embarrancado, espacio de tiempo en el que el *Infanta Isabel* pudo haber salido en su búsqueda y así auxiliar a los naufragos, chocó con la oposición del consignatario, que “lejos de

acceder a la petición que se le hizo, hubo de responder a los solicitantes, de que ‘esa’ operación costaba mucho dinero”. Y agrega, más adelante: “El señor Santa María es soberbio y fuerte, de ir a bordo del *Valbanera*, de fijo que el vapor no se pierde. En los instantes en que flaqueaba, amenazando con sumergirse entre las ondas embravecidas, les hubiese dado aliento, gritando como dicen, que gritaba César a la barca en medio de la tempestad: ¡Llevas a Santa María!”.

Otras víctimas

No fue sólo el trasatlántico *Valbanera* la única víctima del terrible ciclón que asoló las costas cubanas. En los bancos de la Florida se encontraba varado el vapor norteamericano *El Mar*, de la naviera Southern Pacific, mientras que en Cayo Sombrero estaba un petrolero de la Standard Oil y en la costa de tierra firme una draga con 14 tripulantes que, de modo milagroso, pudieron ser salvados por un marinero español, José Pita, con grave riesgo de su vida.

Los trasatlánticos norteamericanos *Monterrey* y *México* –propiedad, ambos, de la compañía Ward Line– sufrieron graves averías, mientras que otro barco de la misma compañía, *Corydon*, resultó hundido con 27 de sus tripulantes. Igual suerte tuvieron los buques *Lake Lodaner* y *Lake Duval*, mientras que dos petroleros británicos, *War Mogoul* y *War Jandoll*, sufrieron averías de mucha consideración y estuvieron a punto de naufragar cuando navegaban en demanda de La Habana.

Durante el ciclón, en el puerto habanero, todos los barcos atracados recibieron la orden de reforzar amarras y, aún así, el carguero norteamericano *Hillsbrough County* rompió las suyas, quedó al garete y embistió a otros hasta varar en la orilla. La marejada rompió los diques e, impulsada por el ciclón, la mar inundó la casa de salud *La Internacional*, de la Asociación Canaria. Los enfermos fueron trasladados a los hospitales *Calixto García*, *Las Ánimas* y *Mercedes* y también a los centros de *Dependientes* y *Gallego*.

En Key West –o Cayo Hueso, si se prefiere–, y por telegrama cursado a La Habana, los daños fueron realmente catastróficos y, según estimaciones de entonces, se calculaban en más de tres millones de dólares sólo en lo referente a intereses y empresas particulares, pues en la Estación Naval las pérdidas rebasaban ampliamente el medio millón de dólares.

El periódico tinerfeño *La Prensa*, que hizo un puntual seguimiento del suceso, argumenta la tragedia de los infortunados emigrantes del *Valbanera* en un artículo publicado el 22 de septiembre, que se expresa en los siguientes términos:

“El nombre ya tristemente célebre del *Valbanera* vuelve con la influencia fatídica de hace algunos meses, a sembrar de luto y llanto estas olvidadas peñas del Atlántico.

Fue primero trayéndonos la desolación y la muerte de mares lejanos; ahora es llevándose a nuestros hermanos y a nuestros hijos a morir en esa misma lejanía, en la angustia horrible de un naufragio.

La catástrofe ha sido espantosa, casi única por las circunstancias excepcionales de maldición, de “jetatura” horrenda, en que se ha desarrollado y, sobre todo, pesa doblemente la desgracia hiriendo en lo más íntimo nuestra sensibilidad, por la inseguridad y la incertidumbre que las noticias incompletas y contradictorias han determinado.

Ésta es la hora –cuando las presentes líneas se escriben– en que hay centenares de familias que no saben, a ciencia cierta, la suerte que en el desgraciado viaje corrieran seres queridos del alma; madres y esposas, hijos pequeños y desvalidos. Aguardan con ansia infinita que la terrible incógnita se desenvuelva, aunque con ella sea aún más horrible, o una sangrienta puñalada lo que reciban.

Y la pena también contrista y sobrecoge el ánimo, pensar en el sino desventurado de esos infelices labriegos, gente desheredada de la vida, abortos del infortunio y la miseria, que abandonaron el país natal con la santa esperanza de ganar, trabajando, el sustento y la paz que la patria explotada y preterida les negaba.

Allá se fueron esos desventurados en busca de otras tierras y otros cielos, en donde el derecho a la vida ¡sea un derecho!.

Allá fueron esperanzados, pero tristes; saludando un porvenir y a la vez despidiendo un amor.

Allá se fueron a morir cuando ya la visión de la nueva tierra y las auras del nuevo cielo habían besado sus ojos y su frente; y menos mal si el silencio

eterno guarda el secreto de otras muchas explotaciones, de otras muchas iniquidades que antes de marchar sufrieron.

¡Descansen en paz los muertos!... y si algunos se salvaron, vengan pronto a nuestros brazos devolviéndonos el tesoro de su juventud y su alegría!”.

Funerales

El 24 de septiembre de 1919 se celebró en La Habana, en la iglesia de San Felipe, un solemne funeral oficiado por los Padres Carmelitas Descalzos en sufragio por las almas de los pasajeros del *Valbanera*. Ante un enlutado catafalco, adornado con atributos de la Marina, la misa de réquiem, cantada con orquesta, contó con la presencia del embajador de España, cónsul de España, Obispado, todos los centros regionales y el Casino Español, representaciones de la Marina cubana mercante y militar; un amplio elenco religioso, las dotaciones de los barcos surtos en puerto, representantes de la prensa del país y los familiares de los pasajeros y tripulantes del *Valbanera* residentes en Cuba, además de un inmenso gentío de fieles, tratándose de “una imponentísima manifestación de fe católica y de condolencia a los familiares de los náufragos. El pueblo de La Habana ha probado que ama y cree en la vida perdurable”, destaca *Diario de la Marina*. La Lonja de Comercio suspendió sus operaciones y pidió el cierre del comercio habanero en señal de duelo durante el tiempo que durasen los actos religiosos.

La misa solemne de réquiem de Perosi estuvo presidida por el vicario provincial de los Carmelitas en Cuba y prior del convento de San Felipe, fray Florentino del Sagrado Corazón de Jesús, ayudado por fray Mateo de la Santísima Trinidad y fray Ignacio de San Juan de la Cruz, miembros de la misma orden. En el coro, además de las numerosas voces seculares, participaron también los carmelitas fray José Luis de Santa Teresa, fray Eusebio del Niño Jesús y fray Valentín, así como los sacerdotes cantores de las diferentes comunidades de La Habana, dirigidos por fray Hilarión de Santa Teresa, superior de los Carmelitas de Matanzas.

El día 26, *Gaceta de Tenerife* publicó una noticia que dio un vuelco en el corazón de muchos familiares de los pasajeros del *Valbanera*: “Llegada a La Habana de supervivientes”. El alcalde de Santa Cruz, Esteban Mandillo, se hizo eco ante la prensa local de un radiograma recibido desde La Habana vía

Barcelona, a través de la Asociación de Capitanes y Pilotos Mercantes, interesándose ante la casa Pinillos para que telegraficara con urgencia los nombres de los supervivientes y cuantos detalles se conozcan “por ser grandísimo el interés que hay en esta población”.

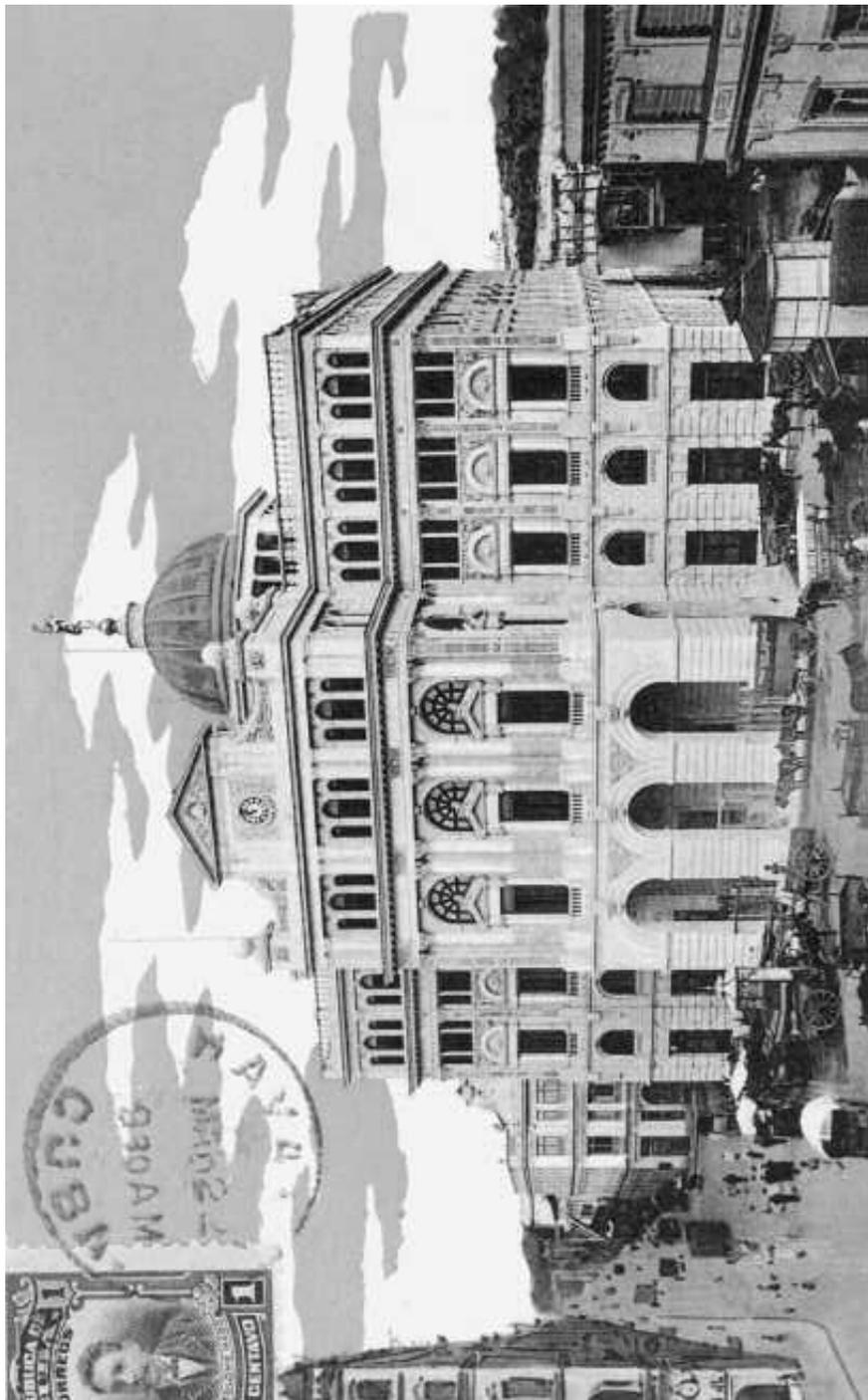
Sin embargo, al día siguiente, se desmintió la noticia, lo que hizo hundir aún más los ánimos de los familiares y amigos de las víctimas.

De los muchos gestos de solidaridad expresados en aquellos días, destaca la noticia de que el comandante del cañonero *Infanta Isabel*, teniente de navío Ángel Cervera, de apostadero en el puerto tinerfeño, abrió una suscripción a bordo del buque de su mando “para llevar recursos para las familias pobres de todos los emigrantes, clases y marinería y asimilados, que hayan perecido en el naufragio”.

En La Palma, la tragedia del *Valbanera* adquirió tintes dramáticos, afectando especialmente a la familia de Agustín Benítez Rodríguez, que había sido secretario del Juzgado de la capital palmera y de su hermano José, director del periódico *El Mercurio*, de La Habana, pues hacía apenas tres años, en marzo de 1916, que habían perecido cuatro de sus miembros en el naufragio del *Príncipe de Asturias* y ahora se repetía la escena, con otros cinco miembros, en la catástrofe del *Valbanera*.

En la tragedia del *Príncipe de Asturias* desaparecieron la madre de Agustín Benítez, sus hermanos Pino, en delicado estado de salud, y Ezequiel, éste último recién casado hacía dos semanas, así como su futuro cuñado y novio de la primera, quienes pretendían contraer matrimonio tan pronto como su prometida se restableciera de su enfermedad; mientras que en el *Valbanera* encontraron la muerte su hermana Francisca Benítez Rodríguez, así como sus tres hijos, Juan, Carmen y María del Pino, de seis, dos y un año de edad, respectivamente, que iban a reunirse con su esposo y padre, Diego Martín Pérez, residente en La Habana desde hacía un año; y su cuñada Isabel Perdigón Álvarez, viuda de Ezequiel Benítez, que iba a encontrarse en Ciego de Ávila con un hermano de ésta, llamado Juan Perdigón.

Otro de sus hermanos, Jerónimo Perdigón, residente en Icod de los Vinos desde hacía unos años, donde tenía establecido un comercio, confirmó al periódico *La Prensa* el embarque de su hermana en el vapor *Valbanera* en viaje a La Habana.



Edificio de la Lonja de Comercio en La Habana, sede de los consignatarios Santa María & Cía.

En Santa Cruz de La Palma embarcaron 116 pasajeros, de los cuales, al llegar a Santiago de Cuba, sólo seis de ellos manifestaron su deseo de continuar viaje hasta La Habana en el barco, entre los que figuraban los cuatro citados.

El 6 de octubre se celebró un solemne funeral en la parroquia matriz de El Salvador, en la capital palmera, que contó con la presencia de las autoridades insulares, una comisión militar, el cuerpo consular acreditado en la Isla, así como representantes de la compañía Pinillos Izquierdo y un numeroso público, “que concurrió a elevar sus preces al Señor por todos los desaparecidos, y testimoniar, una vez más, el hondo sentimiento que tan terrible desgracia ha producido”.

El día 10, un mes después de la fecha supuesta del hundimiento del *Valbanera*, se celebró otro funeral en la iglesia de Nuestra Señora de la Concepción, en Santa Cruz de Tenerife, que estuvo presidido por el alcalde de la ciudad, Esteban Mandillo, y las primeras autoridades militares y religiosas, oficiando el ilustre arcediano Santiago Beyro Martín, quien pronunció una “oración muy elocuentísima”. El pueblo de Santa Cruz se volcó de lleno en el acto religioso, acordándose que el importe de la colecta se destinase al pago de misas mensuales en sufragio por el eterno descanso de las almas de las víctimas del *Valbanera*.

La Marina de Guerra cubana se movilizó desde los primeros momentos en busca del *Valbanera* o, en su caso, de los supervivientes o restos que permitiesen llegar a una conclusión definitiva. Pese a todos los esfuerzos, los resultados fueron negativos. Los cañoneros *Cuba* y *Patria* se hicieron a la mar cuando amainó el temporal y, en unión de un destructor de la Marina de Guerra de EE.UU., realizaron las primeras misiones de rastreo.

En los últimos días de octubre llegó a Cádiz el representante de Pinillos, Izquierdo y Cía. en San Juan de Puerto Rico, Álvaro Trigo, quien confirmó que el casco del *Valbanera* se encontraba, efectivamente, en Rebecca Shoalds, en las proximidades de la Isla de Tortuga. Según sus palabras, el *Valbanera* tenía el casco desgarrado por estribor y con un enorme boquete en la proa. Cerca del *liner* español se encontraban los restos de un velero americano que, asimismo con la proa destrozada, se presumía que también habría colisionado con el *Valbanera* durante el ciclón. ¿Era cierta esta versión? Se trataba, por supuesto, de una de las muchas que circularon durante aquellos días.

Pinillos, Izquierdo y Cía. informó en diciembre de 1919 que estaba negociando con una empresa de salvamento establecida en Jamaica la realización de estudios para el reflotamiento del *Valbanera* y, en caso de resultar imposible, rescatar al menos los cadáveres que se encontraban en su interior para su traslado a La Habana y darles sepultura. Sin embargo, no se alcanzó un acuerdo, como tampoco con otras empresas especializadas de EE.UU. y, por último, se estableció contacto con la Compañía Cubana de Salvamentos. Por entonces, la compañía Pinillos declaraba que no le interesaba el reflotamiento del barco y sí la recuperación de los cadáveres de los pasajeros y de los tripulantes.

Las conversaciones tampoco dieron resultado y, finalmente, una empresa española solicitó realizar los trabajos previos a un detenido reconocimiento del casco, pero, como en los casos anteriores, no se alcanzó un acuerdo y poco a poco el *Valbanera* dejó de ser noticia, aunque la memoria de su tragedia se ha mantenido en el tiempo.

En abril de 1924, después de otro temporal, los palos del *Valbanera* que todavía sobresalían por encima de la superficie del mar desaparecieron para siempre. Pasaron casi veinte años y en 1942 la U.S. Navy desguazó algunas planchas del costado de babor del pecio para reforzar blindajes navales.

En 1963, otro temporal removió las arenas movedizas que invaden los restos del *Valbanera* y dejó al descubierto la hélice de babor, que se encontraba a menos de seis metros de profundidad “y brillaba muchísimo”. Uno de los chatarreros de la zona especializados en naufragios, Ted White, procedió a su extracción mediante una carga explosiva en el eje de la hélice, para después cortar las palas con un soplete e izarlas a la superficie con la ayuda de la grúa de una pontona. Las palas, según testigos presenciales, se vendieron a un anticuario de Miami.

Suposiciones del naufragio

El temporal azotó la costa norte de Cuba durante la noche del 9 al 10 de septiembre, es decir, cuatro días después de que el *Valbanera* hubiera salido del puerto de Santiago. Parece poco probable, asimismo, que el capitán Ramón Martín Cordero tuviera información en ese sentido de las autoridades portuarias cubanas. De haberlo sabido, resulta lógico pensar que hubiera preferido permanecer en puerto.

Extendido sobre el Norte de la Isla de Cuba, el ciclón tropical, característico de la época del año, dejaba sentir toda su furia sobre la ciudad de La Habana y sus alrededores. “Está descargando una tempestad sobre esta capital, desde esta madrugada, además de la lluvia es muy imponente el aspecto del litoral a causa del mal tiempo reinante, semejando un ras de mar de olas se estrellan sobre el malecón pasando el muro y bañando las avenidas del golfo. Un aerograma recibido al mediodía de ayer, por todos los buques, y estaciones radiográficas, anunciaba la presencia de un huracán, cuya velocidad se hacía ascender a 56 millas por hora, aumentando en intensidad, a medida que se acercaba más a las costas de Florida”.

En todo caso, si el capitán Martín Cordero estaba informado de que en el Golfo de México se fraguaba un vórtice de mucha traslación e intensidad, debió medir y conocer bien todas las cuestiones y ahí surgió la terrible duda, cuanto más injusta, pues nunca se conocerán las razones exactas. ¿Debió salir de Santiago o, por el contrario, quedarse en puerto?

Se deduce que el capitán calculó que disponía de tiempo suficiente para alcanzar el puerto de la capital cubana antes de que el vórtice entrara en la costa norte de la Isla. Entonces se hizo a la mar el *Valbanera* con 488 personas a bordo, entre pasajeros y tripulantes. Y lo hizo con las mejores condiciones de navegación y seguridad para el breve viaje: con una gran reserva en la flotación y a media carga. Se le vio navegar hacia el Oeste, por la costa septentrional de Cuba, después de haber remontado Punta Maisí. Testigos presenciales aseguraron que “iba fuerte y apretando fuegos” para entrar cuanto antes en La Habana.

Pero el ciclón corrió y pudo más. El mal tiempo comenzó a escorarlo y, según afirmó el capitán de un correo británico que pudo entrar en el puerto habanero, cuando lo cruzó frente a las costas de Caibarién, el temporal se le echaba encima al *Valbanera* y éste, muy tumbado, forzaba y seguía a toda máquina para alcanzar el Morro al anochecer.

Ya era de noche cerrada cuando desde el castillo de Los Tres Reyes se avistaron las luces de un barco. A las cuatro de la madrugada, el capitán del *Valbanera* “pasó un aerograma a la Capitanía del Puerto pidiendo informes sobre si podía arribar al Puerto, contestándosele que esperara el día, y que se presentara para ser abordado por el práctico. El barco se mantiene fuera sin que se atreva su capitán a entrar”.

Las señales de prohibición indicaban que el puerto se encontraba cerrado a la navegación y por morse se le transmitió la noticia y por el mismo medio contestó que trataría de capear el ciclón mar afuera, que ya era entonces un auténtico hervidero.

¿Era, en realidad, el *Valbanera* el barco que se acercó a La Habana?

Parece probable que el capitán Martín Cordero intentara alcanzar uno de los puertos de Florida mientras capeaba el temporal. Debió arrumbar al Norte, pasando al Oeste de Dry Tortugas y luego dirigirse a Tampa. El viento huracanado abatió al *Valbanera* sobre los cayos. Todos los indicios apuntan a que el naufragio se produjo de forma muy rápida, desde el momento en que el barco embarrancó en la arena y las grandes olas lo sepultaron. Es posible, además, que perdiera la antena de la telegrafía, por lo que no pudo emitir ninguna señal de socorro. Sin embargo, todo son suposiciones, porque no hubo supervivientes ni tampoco investigaciones oficiales.

En la noche del 9 de septiembre, y amenazado por la virulencia del ciclón, recaló de arribada forzosa en el puerto de Cienfuegos el guardacostas *Hatuey*, en el que viajaba el presidente de la República de Cuba, general Mario García Menocal, escala imprevista de un viaje oficial al Oriente del país.

A medida que iban transcurriendo los días se fueron conociendo, aunque muy distanciados unos de otros, más detalles sobre la tragedia y nombres y más nombres. Desde luego, se sabía con certeza que la tripulación había desaparecido en su totalidad y el interrogante iba poco a poco aclarando identidades.

En la noche del 26 de septiembre, el alcalde de la capital tinerfeña, Esteban Mandillo Tejera, recibió un telegrama procedente de Barcelona que decía:

“Radiogramas publicados periódicos sobre llegada náufragos a La Habana desgraciadamente carecen de fundamento. Algunos pasajeros destinados a La Habana desembarcaron en Santiago de Cuba. Para detalles preguntar gerencia de Pinillos en Cádiz. Rómulo Bosch”.

El 28 de septiembre arribó al puerto de Santa Cruz de Tenerife el trasatlántico *Barcelona*, también de la flota de Pinillos, procedente de La Habana. Hubo una gran expectación en el momento de su llegada, pero el capitán y

los oficiales sólo sabían lo que habían captado por la telegrafía. Lo que sí se sabía con firmeza era que el *Valbanera* había desaparecido.

Al día siguiente se recibió en la capital tinerfeña el primer telegrama de los desembarcados en Santiago de Cuba. Venía firmado por José Ramos –abuelo materno de Juan Manuel García Ramos–, Zoilo Zamorano, José González y Manuel Ledesma y, fechado en Ciego de Ávila, estaba dirigido a Cristóbal Ramos, en Valle de Guerra.

Unos recibieron así un gran alivio, entre ellos la familia Hernández de Paz, de Fuencaliente de La Palma, bisabuelos maternos del autor, uno de cuyos hijos, Antonio, de 18 años, figuraba entre los pasajeros que habían desembarcado en Santiago aunque había pagado el pasaje hasta La Habana. Pero otros no lo pudieron celebrar. La tragedia se había consumado.

Fuentes Documentales

- Díaz Lorenzo, Juan Carlos. *La Palma, escala en la ruta de América*. Madrid (2001).
- García Echegoyen, Fernando. *El misterio del Valbanera*. Madrid (1997).
- López Isla, Mario Luis y Vázquez Seara, Esther Lidia. Valbanera. *El Titanic de la emigración canaria (en la prensa de la época)*. Santa Cruz de Tenerife (2000).