

EL PASO DEL BARRANCO GALLEGOS

Miguel ZAFRA CARAMÉ



Introducción



ICEN que en los últimos cincuenta años el mundo ha avanzado más que en toda su historia anterior. Los descubrimientos e innovaciones que, según se mire, nos facilitan o nos complican la vida cada vez nos llegan más rápido y en mayor cantidad. Este acelerado progreso ha hecho casi desaparecer nuestra capacidad de asombro y ha ido difuminando nuestra visión del pasado más reciente. Hoy en día hacemos cosas que hace muy poco resultaban impensables y manejamos con desenvoltura artilugios tecnológicos que ayer mismo eran de ciencia ficción. De ahí que olvidemos muy deprisa la forma en que vivíamos antes y nos cueste recordar cómo

eran entonces las cosas.

El suceso que hoy quiero evocar tiene tan solo 54 años, tiempo lo suficientemente corto como para que alguno de sus protagonistas pueda todavía hacer de fedatario. Sin embargo, la rápida evolución de nuestro entorno lo hace parecer bastante más lejano. Se trata de un episodio enmarcado en el levantamiento hidrográfico de la isla de La Palma efectuado por nuestra Armada a finales de los años 50. Un levantamiento que, por su ambientación, por los métodos empleados y, sobre todo, por las dificultades que hubo que superar sobre el terreno se diría más próximo a los trabajos de la histórica expedición de Jorge Juan y Ulloa, más de 200 años antes, que a los de nuestra moderna flotilla hidrográfica actual, a solo medio siglo de distancia.

Escenario

La isla de San Miguel de La Palma, que ese es su nombre histórico, tiene su reducida superficie llena de verdes y frondosos bosques. Esta hermosa



flora, que le ha valido el sobrenombre de «Isla Bonita», está asentada en uno de los terrenos más escarpados de toda nuestra geografía. Desde el nivel del mar, el suelo se eleva abruptamente en todas las direcciones formando una cadena de volcanes, a modo de espina dorsal, que se remata al norte con el enorme y espectacular cráter que conocemos como Caldera de Taburiente. Este gran agujero alberga un parque nacional y está rodeado por un círculo de crestas montañosas cuyo techo es el Roque de Los Muchachos. Con sus 2.426 metros, este pico convierte a la isla en la segunda más alta del archipiélago, solo superada por Tenerife con el Teide. Es,

además, la tercera isla más alta del mundo en relación con su superficie, lo que da una buena idea de su escabroso relieve.

Todo ello convierte a La Palma en un territorio difícil de transitar, circunstancia que acentúan sus numerosos y profundos barrancos, verdaderos desagües naturales que parten de las altas cumbres y cortan radialmente la isla casi hasta la misma orilla del océano. Estas profundas hendiduras, hoy deleite de excursionistas y practicantes de deportes de riesgo, fueron en su día enojosos obstáculos para los encargados de cartografiar la isla.

Antecedentes

El levantamiento de La Palma comenzó en noviembre de 1956 y se prolongó durante casi tres años. La Comisión Hidrográfica embarcada en el *Tofiño*

llevaba a cabo los trabajos entre los meses de diciembre y julio, y se trasladaba a la Península el resto del año para desarrollar otras campañas.

El día 9 de diciembre de 1958, el buque hidrográfico *Tofiño*, al mando del capitán de corbeta Mauricio Hermida Guerra-Mondragón, llegó a Santa Cruz de La Palma para rematar, con el auxilio del guardacostas *Uad-Kert*, un levantamiento ya muy avanzado en los dos años anteriores. Las tareas pendientes abarcaban varios lugares de la isla, lo que requirió un amplio despliegue de personal por diferentes zonas.

Para las observaciones de mareas se estableció un destacamento en el puerto de Tazacorte, mientras que las cuestiones geodésicas y el apoyo desde tierra al trabajo de sondas, originaron otros dos asentamientos: uno al oeste de la isla, en Tijarafe, y otro al norte, en Santo Domingo de Garafía, con su cuartel general instalado en un granero de esa localidad. De cada uno de ellos se derivaban pequeños destacamentos volantes que, para alcanzar los puntos de trabajo, tenían que efectuar largas marchas por terrenos muy accidentados. Por economía de tiempo, los hombres iban provistos de capotes que se transformaban en tiendas individuales, lo que les permitía pasar la noche allá donde les sorprendiese y reanudar la faena a la amanecida.

Para atender a los aspectos logísticos se contrataron dos caballerías con las que transportar víveres y material. Con ellas, se realizaban viajes entre Santo Domingo y unos puntos acordados, donde se distribuía el personal y se efectuaba su reabastecimiento. A veces, los destacamentos se veían obligados a improvisar habilidades poco acordes con la actividad naval, como fue el apeo de 14 grandes pinos para conseguir visibilidad desde uno de los vértices, faena que precisó de la autorización previa del ingeniero jefe de Montes y se llevó a cabo bajo la atenta presencia de un guar-



Complicada ruta por la isla de La Palma en 1959.

da forestal. Aunque faltaban décadas para que la isla de La Palma fuese declarada Reserva Mundial de la Biosfera, la preocupación por la naturaleza ya estaba muy arraigada por aquellos pagos.

Con tantos obstáculos, los trabajos se desarrollaban con lentitud. El terreno era peligroso para desplazarse por él con poca luz, por lo que las mejores horas para trabajar se perdían en unos tránsitos que muchas veces se alargaban en demasía, ya que era necesario dar grandes rodeos en busca de caminos para evitar los barrancos. Sin siquiera sospecharlo y, posiblemente, sin ser tampoco muy conscientes de su encanto, aquellos esforzados hombres fueron pioneros en la práctica de ese ejercicio tan sano y relajante que hoy se conoce como senderismo y que, casualmente, tiene un gran predicamento por esos mismos parajes.

El problema

La red viaria de la isla de La Palma estaba entonces aún en desarrollo. Las únicas carreteras existentes formaban un anillo incompleto que rodeaba la isla, quedando interrumpido por dos barrancos: el Garome, al oeste, y el Gallegos, al norte. Esto dejaba aislada una amplia zona del cuadrante noroeste, en cuyo interior se encontraba el destacamento de Santo Domingo de Garafía. Para acceder allí desde el sur había que transitar durante más de cinco horas por caminos de herradura muy malos. Por el norte, era preciso franquear el gran barranco Gallegos, uno de los más anchos y profundos de la isla, ya que la carretera moría en su vertiente oriental. Las obras de paso del barranco estaban en plena ejecución y entre este y Santo Domingo había tan solo una rudimentaria pista forestal de 37 km de longitud.

Al planificar los trabajos, se consideró crucial situar un vehículo pesado en aquella pista, tanto para instalar y aprovisionar el destacamento como para acelerar el lento ritmo de trabajo y poder finalizarlo antes de tener que abandonar el archipiélago para trabajar en la Península. La Comisión Hidrográfica contaba con varios vehículos, entre ellos un camión Renault, robusto y con doble tracción, muy adecuado al terreno. El problema estaba en hacer llegar el vehículo a la pista forestal.

La solución

El comandante del *Tofiño* y jefe de la Comisión reunió a sus oficiales para estudiar la mejor forma de llevar a cabo la operación. El camino del sur se consideró demasiado largo y difícil. Se pensó también en la posibilidad de transportar el camión por mar y desembarcarlo en algún lugar cercano a Santo Domingo pero, aun en el caso de que la meteorología fuese propicia, que no lo

era casi nunca, quedaba el casi insalvable escollo de subir tan pesado material por los acantilados que formaban aquellas costas.

Descartados la ruta del sur y el barqueo, se decidió alcanzar el objetivo cruzando el barranco Gallegos, operación peliaguda incluso para personas a pie, que, si no querían arriesgarse en un temerario paso directo, tenían que recorrer un largo camino bordeando el tajo. Para pasar mercancías había un andarivel de cable de 600 metros de longitud, instalado por iniciativa de particulares, que soportaba una carga máxima de 300 kilos. Naturalmente, este límite era ampliamente sobrepasado por el camión, lo que fue también resuelto de forma expeditiva: se pasaría el vehículo por partes, desmontándolo a un lado del barranco y volviendo a unir todas las piezas en el otro lado.

Y así se hizo. El valioso camión, siniestramente desmembrado, fue traído desde Santa Cruz y depositado al borde del barranco. Alguna de esas partes, concretamente el bastidor, superaba ligeramente el peso máximo recomendado, pero ya no cabía otra cosa que cerrar los ojos y confiar en que aquello aguantara. Después de tres largos días, en los que el cable y los brazos humanos trabajaron a destajo, los distintos componentes del vehículo alcanzaron la otra orilla y fueron vueltos a ensamblar menos de un kilómetro más allá. La maniobra resultó laboriosa, pero el provecho fue grande. A pesar de que el



La cabina del camión sobre el vacío del barranco.



Una imagen habitual en la hidrografía de los años 50.

lamentable estado del terreno obligaba a moverse a muy poca velocidad, con marchas cortas y empleando la doble tracción, no hubo un solo percance serio durante los muchos viajes que se hicieron por aquella accidentada pista. A ello contribuyó, sin duda, la experiencia y la pericia de su mecánico conductor, fiel exponente de un grupo de operarios de la Maestranza que, asignado a las comisiones, y a pesar de su impermeabilidad a las cuestiones técnicas, llegó a convertirse en verdadera leyenda de la hidrografía, alguno de ellos con más campañas a sus espaldas que la mayoría de los especialistas.

Analizada en términos de productividad, la operación resultó rentable para todos. Los propietarios del cable, según contrato verbal estipulado por ambas partes, se embolsaron por el transporte del camión la entonces nada desdeñable cantidad de 530 pesetas, además de 11 céntimos por kilo por los posteriores suministros de combustible, víveres y otros efectos que se efectuaron a través de aquel simple pero muy eficaz sistema. A la Comisión, por su parte, aquello le supuso poder concluir su trabajo en el plazo previsto.

El día 25 de julio de 1959, después de recuperar su camión repitiendo el cruce del barranco en sentido contrario, el *Tofiño* abandonó definitivamente la isla con el trabajo cumplido y puso rumbo a las campañas peninsulares.

Epílogo

El levantamiento hidrográfico de la isla de La Palma fue un trabajo clásico, muy revelador de los métodos y medios de entonces. En él se descubren grandes dosis de esfuerzo, de dedicación, de espíritu de sacrificio y de afán de superación. El episodio concreto del paso del barranco nos habla además de ingenio ante la adversidad. Ninguna de esas virtudes es exclusiva de los protagonistas de este relato. Podemos encontrarlas en gentes de la Armada de cualquier condición y de cualquier época. No trato, por tanto, de sublimar la actuación de estos hombres, sino de ofrecerla como muestra de algo común en nuestra profesión.

Sin embargo, esta historia merece que al menos sus actores salgan a saludar. Dicho de forma menos metafórica, que sus nombres queden aquí reseñados. Son personas que, al lado de otras muchas, antes y después que ellas, han conseguido que navegar por nuestras costas sea cómodo y seguro, y han hecho que las cartas náuticas y los derroteros españoles gocen de reconocido prestigio en todo el mundo.

Personal especialista integrante de la Comisión Hidrográfica presente en los trabajos de levantamiento de la isla de La Palma en 1959

Buque hidrográfico *Tofiño*:

Comandante y jefe de la Comisión, capitán de fragata Mauricio Hermida Guerra-Mondragón; segundo comandante y jefe de trabajos, capitán de corbeta Miguel Zafra Fernández. Oficiales: tenientes de navío Jesús Díaz de Arcaya y Verástegui, Augusto Rumeu Ballester, Froilán Alonso Martínez. Cartógrafos: Fernando Fernández-Llebrecz Muñoz, Félix Hidalgo Fernández. Suboficiales: hidrógrafos de 1.^a Gregorio Álvarez López, Manuel López Castela, Antonio Rebollo Viejo; hidrógrafos de 2.^a Sabino Pérez Miras, Félix Pérez Ramos, Santiago García González. Cabos hidrógrafos: cabos 1.^o Norberto Cabañas Gutiérrez, Juan Camacho Tinoco, Salvador Frutos García, Antonio Navarro Sicilia, Emilio Nebreda Gutiérrez, Miguel Ramírez González, Adolfo Rubio Burgos. Cabos 2.^o Antonio Arcos Amate, Juan García Martínez, Santiago García González, Miguel A. González López, Juan Martínez Guerrero, César Portero Martín, Silvino Queipo Abad y Francisco Salgado Valderrama.

Guardacostas *Uad-Kert*:

Comandante, teniente de navío José María Piquer Borrego. Suboficial: hidrógrafo 1.^o Luis Alejo Cabrera. Cabos hidrógrafos: cabos 2.^o Ricardo Muelas Montesinos, Juan Ferreti Morata e Isidoro Díaz Arenal.

Post scriptum

Entre los relacionados como participantes en aquel levantamiento puede identificarse, en el segundo lugar de la lista, al jefe de trabajos de la Comisión Hidrográfica, que era además segundo comandante del *Tofiño* y responsable directo del destacamento de Santo Domingo. Un somero cotejo de su identidad con la del firmante llevará al lector a establecer relaciones y a concluir, muy acertadamente, que mi fascinación por esta historia viene de lejos. Aquel capitán de corbeta, como todas las personas que aman su oficio y disfrutan ejerciéndolo, solía transmitir esa pasión a quienes componíamos su entorno más inmediato. En el neblinoso mar por el que navegan mis recuerdos infantiles flotan sonoras y atractivas palabras, como «parcelario», «destacamento» o «portulano» que, a fuerza de atravesar mil veces mis profanos oídos, han quedado ahí para siempre como mágicos reflejos de mi niñez. Con ellas conviven nombres de personas, y sobre todo de barcos, con resonancias míticas: *Tofiño*, *Malaspina*, *Juan de la Cosa*, *Uad-Kert*, *H-2*, *H-3*... y, por supuesto, en ese virtual museo del ensueño siempre ha ocupado un sitio de honor la apasionante aventura del camión despiezado.



BIBLIOGRAFÍA

- Memoria de los trabajos efectuados por la Comisión Hidrográfica del buque hidrográfico *Tofiño* durante el año 1959.
Hoja de servicios, fotografías y notas del capitán de navío Miguel Zafra Fernández.
DÍAZ LORENZO, Juan Carlos: «El difícil paso del barranco de Gallegos». *Diario de Avisos*, 6 de junio de 2004.