

TRAGEDIA EN VIVERO. NAUFRAGIO DE LA MAGDALENA Y EL PALOMO

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ
Subdirector del Museo Naval

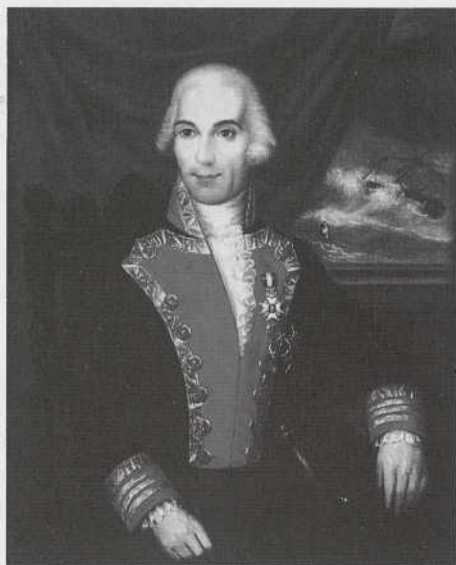


Galerna



L que había empezado siendo un día tranquilo y en calma de principios de noviembre de 1810 cambió de forma brusca. Al anochecer el viento roló al norte, aumentó su fuerza, comenzó a levantar mar y, hacia la medianoche, la resaca ya azotaba las costas de Lugo y entraba de lleno en la ría de Vivero, donde algunos barcos habían fondeado un par de días antes, para tomar un merecido descanso en sus actividades y de paso aprovisionar. A primeras horas de la madrugada la situación empeoró todavía más. El viento y la mar del norte eran muy fuertes, y la gente de tierra empezó a alarmarse. La oscuridad, casi absoluta, sólo rota por los rápidos fogonazos de algún relámpago, no permitía ver lo que estaba ocurriendo en los barcos fondeados a poca distancia. El rugido de las olas al romper contra las rocas o al estrellarse en la playa de Covas y el aullido del viento del norte resultaban ensordecedores. Algunas luces se encendían y apagaban como guiños de fantasmas perdidos en el oleaje, y algún cañonazo aislado se unía al fragor del temporal. Y sólo en algún momento, entre flujo y reflujo de una ola, y entre racha y racha de viento, se oían gritos procedentes de la mar. La gente de tierra se temía lo peor; posiblemente los barcos estaban en apuros. Corrió la alarma por el pueblo, y sus habitantes, concentrados en la playa, trataban de hacer algo, pero, ¿qué se podía hacer ante semejante temporal? Trataron de enviar auxilios, pero todo fue en vano. Llamaron a gritos a los barcos, pero sus voces fueron apagadas por el bramido de las olas y por el fuerte viento, que ya se había convertido en galerna.

Pasó mucho tiempo antes de que los de la playa cayeran en la cuenta de que, salvo los ruidos de la mar y el viento, ya no les llegaba ningún otro sonido. Ya no se oían gritos. Ya no se veían luces. Ya no sonaban cañonazos.



Retrato de Blas Salcedo Salcedo, comandante de la fragata *Magdalena*. (Museo Naval. Madrid).

Magdalena contra la playa, donde se había destrozado y habían muerto la mayor parte de sus hombres. Poco después, la realidad fue aún más dura, cuando comprobaron que el bergantín *Palomo* había corrido la misma suerte en las piedras cercanas.

Esto que acabo de narrar es una introducción un tanto novelada de lo que les pasó a dos barcos de la Armada, la fragata *Santa María Magdalena* (o *Magdalena* a secas, como solía ser conocida) y el bergantín *Palomo*, cuando dejaron este mundo con gran parte de sus dotaciones, y pasaron a engrosar la lista de barcos de la Armada perdidos en naufragio. Ambos barcos habían sido construidos en Ferrol. La *Magdalena* había sido entregada en 1773, medía unos 44 m de eslora, 13,4 m de manga y 6,6 m de puntal; de construcción armaba 34 cañones, y su comandante era el capitán de navío Blas Salcedo. El *Palomo* era de 1795, medía casi 30 m de eslora, 7,8 m de manga y 3,6 de puntal, armaba 18 cañones, y su comandante era el teniente de fragata Diego de Quevedo... Y ambos barcos acababan de pasar a la historia y a la leyenda.

La «Expedición Cántabra»

Todo había empezado a principios de 1810, cuando el Gobierno español había decidido llevar a cabo la «Expedición Cántabra»; una expedición en la

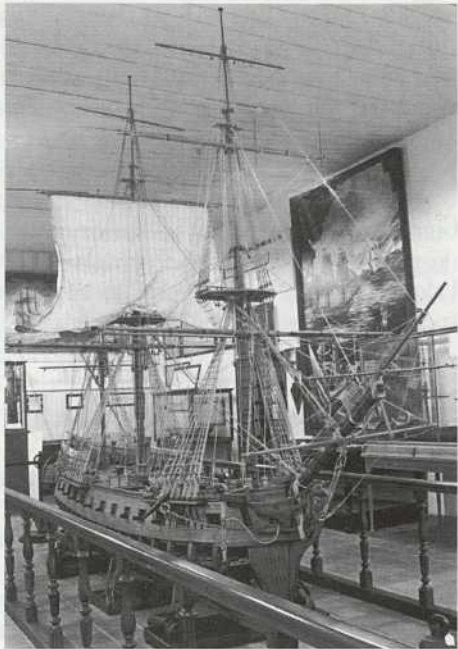
¿Habrán logrado salir de la ría?, se preguntaban, ¿estarán fuera capeando el temporal?

¡Las olas acaban de lanzar algo a la playa!, gritó alguien que corrió a reconocer unos bultos que se adivinaban sobre la arena. Otros le siguieron y vieron los restos de un mástil y dos cuerpos que a la luz de los faroles fueron reconocidos; eran los cadáveres de un artillero y un grumete de la fragata *Magdalena*. Aquello hizo temer lo peor, que fue confirmado con las primeras luces del alba. El viento había caído, la mar ya no batía la costa, y flotando, o esparcidos sobre la arena y las rocas, mezclados con maderos y lonas, se veían muchos, muchos cadáveres. Y en aquel momento, ante todos se hizo patente la enorme tragedia. La tormenta había lanzado la fragata

que fuerzas españolas en combinación con fuerzas inglesas debían de actuar en las costas cantábricas en una operación anfibia dirigida contra fuerzas francesas, en plena Guerra de la Independencia de España.

El plan consistía en la partida de una escuadra combinada hispano-británica de puertos occidentales del norte de la Península —Ferrol, La Coruña, Viveiro y Ribadeo— para tomar Santoña, plaza fortificada de los franceses en la provincia de Santander, y establecer un centro de operaciones en la parte central de la costa cantábrica. A continuación, tomar Guetaria para dominar las partes central y oriental del Cantábrico en manos de los franceses. Acto seguido, destruir las fábricas de armas y municiones de la zona, situadas en Eguy y Orbayaceta, para debilitar la capacidad operativa y la logística francesa. Por último, cortar el Camino Real de Irún y las demás vías de comunicación para impedir la llegada de refuerzos. Una vez logrado el éxito, se trataría de levantar a Santander y las provincias Vascongadas contra los franceses.

Antes de continuar, conviene hacer un comentario sobre la importancia de Santoña. La plaza tenía una buena situación estratégica en el centro de la cornisa cantábrica, que la podía convertir en excelente base de posteriores operaciones. Además, era una plaza muy fortificada, que bien defendida podía ser prácticamente inexpugnable, cosa que sabían muy bien los españoles, franceses e ingleses. Por eso no tiene nada de extraño que Napoleón tratara de unirla al Imperio, y si se mantuvo bajo bandera española fue gracias a la resuelta postura de su hermano José. Una idea de la importancia de Santoña la da el hecho de que en el convenio preliminar de paz, de diciembre de 1813, Francia no quiso devolver la plaza a España. Quedó en su poder hasta que se firmó el tratado definitivo de paz. Fue en esta situación cuando el comodoro inglés, comandante de las fuerzas navales del bloqueo, pretendió que la plaza le fuese entregada. Pero el gobernador francés no se la quiso entregar, y esperó a hacerlo a fuerzas españolas, ya que temía que de caer en manos de los ingleses Inglaterra podía hacer con Santoña lo que ya había hecho con Gibraltar, quedarse con ella.



Modelo de la fragata *Magdalena*.
(Museo Naval de Ferrol).

Volviendo a la operación, para llevarla a cabo, el secretario de Guerra interino del Consejo de la Regencia, Eugenio Bardaxi, nombró en mayo de 1810 jefe de la fuerza expedicionaria al mariscal de campo Mariano Renovales, que comenzó inmediatamente el planeamiento y los preparativos de la «Expedición Cántabra».

Gracias a la interceptación de un correo francés entre Bilbao y Santander con importante documentación militar a bordo, el Gobierno español estaba bien informado de la situación militar en que se encontraba Santoña, del despliegue de las fuerzas francesas y de su capacidad operativa, de modo que la operación se planeó con toda minuciosidad. Muchos suboficiales y cabos fueron elegidos entre los conocedores del idioma local y del terreno en que se iban a desarrollar las operaciones. La elección de Ferrol, La Coruña, Vivero y Ribadeo como puertos de partida se debió a que fuerzas en ellos basadas, aunque modestas, ya habían actuado con anterioridad contra los franceses de la zona.

Pero parece que la rapidez y diligencia con que se llevaron a cabo los preparativos dejó bastante que desear. Se menospreció, o no se tuvo muy en cuenta, la estación que se echaba encima, algo que ya había manifestado el teniente de fragata Diego de Quevedo, comandante del *Palomo*, en escrito de 24 de agosto de 1810 dirigido al secretario de Estado, en el que, mientras esperaba instrucciones en La Coruña, decía: «En el transcurso de tres meses, tiempo de mi salida de Cádiz, en repetidas veces he puesto en consideración cuán suave y poco arriesgada era la navegación de la costa cantábrica en verano, y cuán peligrosa, a causa de las grandes mares, vientos procelosos y el inminente peligro empeñándose en las diferentes ensenadas (*sic*), en las demás estaciones. También he manifestado lo ventajoso que es en cualquiera plan bien premeditado, y con especialidad en el presente, la prontitud de su ejecución».

Desafortunadamente hubo que esperar hasta el 4 de septiembre, seis meses después de que se hubiera tomado la decisión de llevar a cabo la operación, a que Renovales comunicara al Consejo de la Regencia que ya contaba con 3.000 hombres, armamento, municiones y pertrechos listos para embarcar en la escuadra. Los medios habían sido reunidos a toda prisa, pero en el proceso se perdió un tiempo precioso. Se avecinaba el otoño y, como predecía el comandante del *Palomo*, el plácido mar Cantábrico del verano se podía convertir en una trampa mortal por sus fuertes temporales de otoño e invierno, por lo agreste de su costa y por el alejamiento entre sí de los puertos de refugio.

La fuerza expedicionaria hispano-británica zarpó de La Coruña el 14 de octubre de 1810 al mando del capitán de navío Joaquín Zaráuz, con su insignia a bordo de la *Magdalena*, a cuyas órdenes iba el comodoro Robert Mends, jefe de las fuerzas inglesas. El día 18, a la altura de Ribadeo se unieron algunas unidades españolas (goleta *Liniers*, cañoneros *Corzo*, *Estrago*, *Gorrión* y

Sorpresa y varios transportes), y la escuadra combinada, ahora al completo, continuó su navegación hacia el este. La parte española la formaban la fragata *Magdalena*, el bergantín *Palomo*, las goletas *Insurgente Roncalesa* y *Liniers*, los cañoneros *Corzo*, *Estrago*, *Gorrión* y *Sorpresa*, 15 transportes y 1.200 hombres de la fuerza de desembarco. La parte británica se componía de la fragata *Arethusa* (mandada por el comodoro Mens, que era al mismo tiempo el comandante de toda la fuerza inglesa), las fragatas *Amazona*, *Narcisus* y *Medusa*, el bergantín *Puerto Mahón* y 800 hombres de la fuerza de desembarco. En total sumaban 28 barcos (cinco fragatas, dos bergantines, dos goletas, cuatro cañoneros y 15 transportes) y una fuerza de desembarco de 2.000 hombres, entre los que había soldados de artillería, infantería de marina e infantería de ejército.

Operaciones en Gijón y Santoña

La fuerza naval fondeó el 18 de octubre en la concha de Gijón, y al día siguiente realizó un ataque a la villa, en el que, entre otras fuerzas, intervino una brigada de artillería naval y una compañía de infantería de marina de la fragata *Magdalena*, y algunas tropas inglesas, que en total suponían unos mil y pico de hombres. La fuerza de desembarco operó de forma conjunta con las divisiones de Porlier y Castañón, que habían bajado de las alturas cercanas. La ciudad fue tomada, y los franceses que la ocupaban fueron puestos en fuga y se retiraron hacia Oviedo. A continuación, los atacantes inutilizaron la artillería enemiga, se adueñaron de todo aquello que podía ser transportado (velas, obuses, pertrechos, etc.), y desembarcaron municiones para el ejército del principado. Finalizada aquella operación relámpago, la fuerza comenzó el reembarque al amanecer del día 20 de forma apresurada ante la noticia de que se acercaba el general francés Bonet, que hizo acto de presencia sobre las 0800 horas con superioridad de fuerzas y volvió a ocupar la plaza.

La fuerza naval continuó viaje hacia Santoña y fondeó en su concha en la mañana del día 23. En todo aquel tiempo, el estado de la mar y el viento habían sido francamente buenos, con sudoeste flojo que contribuyó a una cómoda navegación. Pero la situación meteorológica cambió de golpe, y el mismo día 23 el viento roló al noroeste y refrescó bruscamente para convertirse en temporal. Los barcos mayores tuvieron que picar cables, abandonar la concha de Santoña y hacerse a la mar para capear el mal tiempo. Los barcos más pequeños trataron de buscar abrigo cerca de tierra, pero también tuvieron que salir a mar abierta. En sus precipitadas salidas, tanto la *Magdalena* como el *Palomo*, al picar cables perdieron sus anclas mayores que se quedaron en el fondo. Los cañoneros *Corzo*, *Gorrión* y *Sorpresa* naufragaron con los primeros golpes del temporal y se perdieron, aunque sus dotaciones fueron recogidas por otros buques de la escuadra, entre ellos la *Magdalena*. El otro cañone-

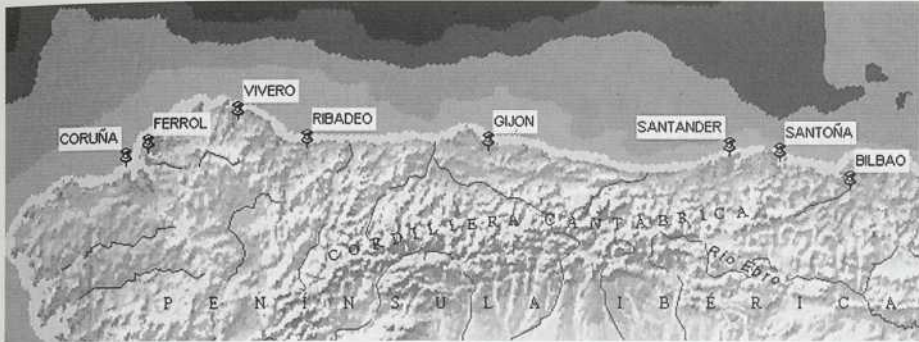
ro, *Estrago*, pudo aguantar el primer golpe del temporal, pero sufrió una vía de agua que le obligó a acercarse a la costa vasca, lejos del resto de la fuerza expedicionaria, y también naufragó. Sus hombres lograron esconderse de los franceses y, caminando por las montañas, fueron capaces de llegar a pie a Ferrol el 2 de diciembre, un mes después de haberse producido la tragedia de Vivero.

La flota capeó el temporal hasta que el 29 de octubre mejoró el tiempo, y los barcos se dirigieron a la ría de Vivero, que era el punto de reunión acordado si por cualquier circunstancia se veían obligados a dispersarse. Las fragatas *Narcisus* y *Magdalena* y el bergantín *Palomo* fueron los primeros en tomar fondeadero en la mañana del 31 de octubre; poco después fueron llegando otros barcos: *Amazona*, *Arethusa* y dos transportes, y por la tarde llegó el resto: *Medusa*, *Puerto de Mahón*, *Insurgente Roncalesa* y los demás transportes. La goleta *Liniers* siguió rumbo a La Coruña.

El naufragio

En Vivero, con vientos bonancibles del primer cuadrante, parte de las dotaciones bajó a tierra para efectuar aprovisionamientos, reparar averías y curar heridos. La situación se mantuvo tranquila hasta el día 2 de noviembre, con mar en calma y vientos ligeros del nordeste. Sólo había que lamentar el fracaso de la operación al no haber podido desembarcar en Santoña, lo que fue totalmente achacable a los elementos, aunque también fue lamentable la pérdida de tiempo unos días antes en Gijón, ya que no se había conseguido casi nada, puesto que los franceses regresaron a la villa tan pronto como la flota desapareció de escena.

Pero mucho más lamentable había sido la pérdida de tiempo transcurrido desde que se tomó la decisión del ataque en mayo, con presumibles buenos tiempos, hasta que la fuerza estuvo en posición de realizarlo en octubre, cuando las galernas aparecen sin previo aviso. Y eso fue lo que pasó el 23 de octubre en Santoña, y fue también lo que pasó en Vivero. Al anochecer del 2 de noviembre el viento roló al norte, empezó a refrescar, y en poco tiempo levantó mar que entraba de lleno en la ría. La mar y el viento aumentaron de forma rápida, y el viento se convirtió en galerna del norte, de más de 100 kilómetros por hora. Los barcos empezaron a garrear, o a perder sus anclas, y quedar a la deriva, sin nada que los sujetara al fondo. (Recuérdese que algunos barcos, entre ellos la *Magdalena* y el *Palomo*, habían picado cables en Santoña y habían dejado en el fondo sus anclas mayores). Sus peticiones de auxilio fueron vistas y oídas desde tierra, a donde llegaron señales de luces, voces y estampidos de cañonazos, pero a causa del fuerte viento y del intenso oleaje, de tierra no pudo llegar ayuda, ya que era imposible tratar de acercarse con los botes e incluso mantenerlos a flote.



Mapa de la cornisa cantábrica, de Galicia a Bilbao.

A eso de las 0200 del día 3, en el fragor de la tempestad fallaron los cables de la fragata *Magdalena*, que a la deriva abordó a la *Narcisus*, pero ésta picó palos y jarcias y tras largos esfuerzos logró zafarse. Las fragatas inglesas desarbolaron sus mástiles y velamen y pudieron organizarse y salir a capear el temporal, con lo que no sufrieron mayores daños. Sobre las 0300, el mastelero del palo mayor de la fragata *Magdalena* se vino abajo arrastrando parte de la jarcía y arboladura. Al quedar flojos los obenques, el macho del palo mayor empezó a tambalearse y, ante el peligro que representaba, la dotación lo cortó por su pie y lo echó abajo. Pero cayó con tan mala fortuna que se fue contra la banda, arrastró la batayola, arrancó trozos grandes de la regala, aflojó la tabla-zón, dañó seriamente el casco y produjo varias vías de agua que causaron inundaciones imposibles de atajar y controlar con las bombas de a bordo. Poco después, falto de todo gobierno, el barco se vio irremisiblemente empujado por el viento hacia la arena de la playa de Covas, donde encalló y fue destrozado por el fuerte oleaje que impidió a los posibles supervivientes alcanzar vivos la playa. De los 508 hombres que se encontraban a bordo, 500 murieron ahogados, de ellos 20 oficiales y 480 marineros. Los otros ocho llegaron vivos a la playa de Covas, pero en tan mal estado que cinco fallecieron y sólo tres sobrevivieron.

Mientras tanto, el *Palomo* también tuvo que picar su arboladura y, al faltarle el cable de fondeo y quedar a la deriva, trató de mantener su posición con un anclote y dos calabrotes, lo que fue insuficiente para impedir que se viera empujado por el viento hacia las piedras de Sacido —a unos 400 metros hacia el oeste de la playa de Covas, en la margen izquierda de río Landro, que en su desembocadura forma la ría de Vivero—, donde también encalló. Todos trabajaron para buscar su salvación. Trataron de largar cabos a tierra y construir balsas con barriles, maderas y todo lo que flotase, pero la mar hizo fracasar sus intentos. Las olas y las piedras destrozaron el costado de babor del bergantín y la dotación aguantó sobre el costado de estribor agarrada a batayolas,

mesas de guarnición o a lo que podían, esperando una ocasión para tratar de alcanzar la costa que estaba a unos pocos metros. Dos marineros que eran buenos nadadores se ofrecieron para tratar de llevar a tierra un andarivel que sirviese de agarradero para que los demás pudieran ganar la costa, pero murieron en el intento. Poco antes del amanecer, el casco partió y la dotación, arrojada al mar, trató de llegar a la playa a nado, pero sólo lo consiguió una tercera parte. De los 75 hombres de la dotación, sólo se salvaron 25, y los 50 restantes perecieron ahogados o destrozados por la resaca contra las piedras. Entre los supervivientes, muy mal herido, se encontró al comandante Diego de Quevedo, cuyo testimonio fue muy valioso para reconstruir los hechos.

Tras el naufragio

Al amanecer, muchos cadáveres flotaban en el agua o habían sido arrojados por el mar a la playa. Del total de 583 hombres que se encontraban a bordo de los dos barcos en el momento del naufragio, perecieron ahogados 550 y sólo se salvaron 33, aunque poco después murieron otros cinco a consecuencia de las heridas sufridas, con lo que el número total de muertos ascendió a 555 y sólo sobrevivieron 28.

Entre los fallecidos, además del jefe de la fuerza, capitán de navío Zarauz, se encontraba el capitán de navío Blas Salcedo y Salcedo y uno de sus hijos, Blas Salcedo Reguera, que iba de guardia marina en la *Magdalena*. La mar arrojó a la playa los cadáveres de los dos Salcedos, padre e hijo, que aparecieron abrazados. A raíz de este hecho, se promulgó una real orden con la prohibición de que en el mismo buque embarcaran padres e hijos o hermanos con hermanos.

La gran cantidad de gente que iba a bordo de la *Magdalena* se debía a que, además de su dotación, el barco transportaba una brigada de artillería y parte de las dotaciones de los cañoneros perdidos en Santoña. De hecho, entre los muertos también se encontró al teniente de fragata Ramón Rato, comandante del cañonero *Corzo*, al teniente Juan Velorado, comandante del cañonero *Sorpresa*, y al capitán de bombardas Francisco Hueso, comandante de la brigada de artillería.

Por cierto que a veces parece que el destino está escrito de antemano, o al menos eso es lo que se saca en conclusión al ver las vicisitudes de Blas Salcedo y su fragata *Magdalena*. Cuando el 4 de febrero de 1809, Blas Salcedo regresó a Ferrol con su barco tras tomar parte en operaciones por el Cantábrico, desembarcó por haberse declarado el desarme de la *Magdalena*, en cumplimiento de lo ordenado por el capitán general del Departamento al jefe del arsenal, en una época en que Ferrol estaba en manos de los franceses. Pero al poco tiempo los franceses se retiraron, Escaño ordenó que se alistasen los barcos de Ferrol y en julio el capitán general comunicó al jefe del arsenal que

el primer barco en armar fuese la *Magdalena*, volviendo Salcedo a tomar su mando. Y cuando en el verano de 1810 Salcedo estaba en Ferrol preparando la *Magdalena* para tomar parte en la «Expedición Cántabra» se enteró que iba a ser relevado por el capitán de fragata Alejo Gutiérrez de Rubalcava. Pero como en el momento de partir aún no había llegado la orden de relevo, el 14 de octubre se hizo a la mar con la *Magdalena* y continuó como su comandante hasta el trágico final ya comentado. Un final que tuvo lugar en una playa de fina arena y sin rocas, al fondo de una ría que seguramente Blas Salcedo consideraba segura, ya que la conocía bien por haber sido comandante de matrícula de la provincia de Vivero del 1800 al 1802.

Del naufragio se salvaron el alférez de navío Manuel Díaz Herrera y otros 20 ó 30 hombres, entre ellos personal de marinería y maestranza, que cuando cargó el viento se encontraban en tierra realizando diversos trabajos, como la carena de la lancha de la *Magdalena*. Durante toda la noche sumaron sus esfuerzos a los de los vecinos de Vivero para tratar de ayudar a sus compañeros.

Llegados a este punto conviene hacer una aclaración. Las cifras de muertos que aquí se citan son las que aparecen en muchas crónicas del suceso; se refieren sólo a la *Magdalena* y el *Palomo*, y siempre van acompañadas de la duda razonable de que sean exactas. Posiblemente el número de muertos en Vivero aquella noche fue mayor, ya que no se sabe con exactitud cuánta gente de las cañoneras hundidas en Santoña, o de las fuerzas de desembarco, iba a bordo. Además, se sabe que los demás barcos también sufrieron bajas, ya que algunos transportes naufragaron, y los barcos ingleses también tuvieron algunos muertos, como fue el caso de la *Narcisus* cuando la abordó la *Magdalena*. Con lo que seguramente el número total de muertos superó los 600.

La conducta de las gentes de Vivero fue digna de todo elogio. Durante la noche trataron de ayudar y prestar auxilio, y aunque la mar y el viento se lo impidieron, se mantuvieron en la playa hasta el amanecer en que, ante sus ojos, se presentó una horrible escena. Los vecinos y autoridades locales, ayudadas por tropas enviadas por Renovales, hicieron todo lo que pudieron para rescatar del mar los heridos, los muertos y todos los objetos que arrojaban las olas, y se dedicaron a dar sepultura a los muchos muertos y socorrer a los pocos supervivientes. Para los muertos, debido a la pequeñez del cementerio local, se cavaron fosas y zanjas al borde de la playa. Para los supervivientes, los vecinos y una junta de sacerdotes recorrieron las casas para recoger ropa, medicamentos, camas, mantas y víveres, prepararon carros para conducir los heridos y levantaron un pequeño hospital de campaña.

Ambos barcos habían sido construidos y armados en Ferrol, de donde eran naturales la mayor parte de los componentes de sus dotaciones. Por tal razón, en dicha localidad el impacto de la catástrofe de Vivero fue enorme. Así lo expresó el comandante general del Departamento en un comunicado del 16 de noviembre que decía: «¡Qué días de juicio anteayer, ayer y hoy se han presen-



Campanas rescatadas del pecio de la fragata *Magdalena*. (Museo Naval de Ferrol).

tado en este pueblo! No se oye otra cosa por las calles y casas que lamentos, lloros y sollozos de la multitud de familias que han quedado huérfanas y desconsoladas».

Como el naufragio de Vivero dejaba a muchas familias sin recursos al haber fallecido los que llevaban dinero a casa, las Cortes Generales y extraordinarias votaron una pensión para asignarla a los huérfanos, viudas y padres pobres mantenidos por los náufragos. Una vez levantadas las listas y estudiados los familiares a quienes podían corresponder tales pensiones, resultó un total de 264 familias con derecho a cobrarlas. Fue un bello gesto, aunque parece que no fue mucho más allá, como se deduce al leer las peticiones y consultas de familiares que pasado el tiempo reclamaban la citada pensión. Tal fue el caso de un escrito de 20 de junio de 1811 elevando una instancia de Ana Reguera, viuda de Blas Salcedo, «...a efecto de que se le conceda alguna pensión; y que se diga en qué estado se halla el expediente sobre este particular».

Conmemoraciones y recuerdos

Con el tiempo se quiso perpetuar el recuerdo de la tragedia de Vivero y de los que en ella perecieron, celebrándose diversos actos en su honor. En el

Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando existen sendas lápidas dedicadas al recuerdo de Joaquín Zarauz y Blas Salcedo. En 1934 se erigió en la parte oeste de la playa de Covas, sobre la formación rocosa llamada «os Castelos», un monumento a modo de pequeño obelisco, con un cañón, un ancla y con una placa que dice: «A los 550 naufragos del bergantín *Palomo* y de la fragata *Magdalena*, sucumbidos en esta playa el 2 de noviembre de 1810». Y entre las actividades previstas por la Asociación Napoleónica Española para el presente año 2004, los días 1 y 2 del próximo mes de noviembre se prevé celebrar en Vivero un acto en conmemoración del aniversario de la fragata *Magdalena* y del bergantín *Palomo*.



Octante rescatado del pecio de la fragata *Magdalena*. (Museo Naval de Ferrol).

Los primeros restos de la *Magdalena* fueron encontrados por un pescador en 1951, y en el verano de dicho año se extrajeron del fondo del mar algunos objetos. Pero la explotación sistemática del pecio se retrasó hasta 1976, en que la Armada inició una serie de expediciones, que en varios años llegaron a extraer gran cantidad de objetos que hoy se muestran en el Museo Naval de Ferrol: partes de la roda, un costado y timón, clavos, jarcia, campanas, instrumentos de navegación, enseres, piezas de artillería, munición, etc. Como cosa curiosa, se puede apuntar que dos de los cañones rescatados estaban cargados; posiblemente estaban preparados para dispararlos en petición de auxilio en la noche del naufragio.

La tragedia de Vivero fue un hecho poco conocido para muchos, aunque en su momento fue motivo de escritos y relatos, unas veces fantásticos, otras veces exagerados, y muchas veces románticos, siendo la parte romántica la que se llevó la palma, ya que como decía Álvaro Cunqueiro en *El pasajero en Galicia*: «Vivero tuvo su catástrofe romántica, el naufragio en Covas de la fragata *Magdalena* y el bergantín *Palomo*. Debíó de ser un naufragio de esos que pintó Turner, y que crearon, desde Shelley hasta Melville y Conrad, el tipo literario de naufragio. Durante cien años, en toda la literatura universal se naufraga a lo Turner». Dentro de este contexto romántico corrieron leyendas, como la que aseguraba que a bordo de los barcos hundidos había grandes riquezas en doblones de oro. También se contó el caso de una joven de Vivero

que al encontrar el cadáver de su prometido, marinero de la *Magdalena*, perdió la razón y falleció antes de un año. Y los barcos continuaron vivos en coplas marineras como estas: «Dime, bergantín *Palomo*./¿dónde fue tu perdición?/En la ría de Vivero/al toque de la oración./Di, fragata *Magdalena*!¿qué mal viento te dio el mar?/Todos los vientos son buenos/si Dios no da tempestad».

Hoy, casi un siglo después, dejando a un lado coplas, leyendas y romanticismos, y con la calma que da el mucho tiempo pasado, es buen momento para dedicar a los fallecidos en la tragedia de Vivero un respetuoso y cariñoso recuerdo. Descansen en paz.

BIBLIOGRAFÍA

- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española* (Tomo IX). Establecimiento tipográfico sucesores de Rivadeneyra. Madrid. 1902.
- GONZÁLEZ DE CANALES y LÓPEZ-OBREIRO, Fernando: *Catálogo de Pinturas del Museo Naval* (Tomo III). Madrid. Ministerio de Defensa. Armada Española. Madrid, 2003.
- El naufragio de la fragata Magdalena y el bergantín Palomo. O Provisional*. Periódico de información general del IES «María Sarmiento», Vivero (Lugo). Parte I, núm. 19, 21 de diciembre de 2000. Parte II, núm. 20, 6 de abril de 2001.
- CERVERA y JÁCOME, J.: *El Panteón de Marinos Ilustres. Historia y Biografías*. Madrid. Imp. Ministerio de Marina. Madrid, 1926.
- Enciclopedia General del Mar* (Tomo VII). Ediciones Garriga, S. A. Barcelona, 1982.
- GAMBÓN FILLAT, Pedro: *Fragata Magdalena*. REVISTA GENERAL DE MARINA, tomo 191. Madrid, octubre, 1976.
- DE PAULA PAVÍA, Francisco: *Galería biográfica de los generales de Marina* (Apéndice). Madrid, 1873.
- GONZÁLEZ LLANOS, Santiago: *La fragata Magdalena*. Conferencia pronunciada en la Casa del Mar de Cillero (Vivero, Lugo). 24 de julio de 2003.
- GÜEMES, Fernando: *Memorial de un naufragio. Fragata Magdalena*. Vivero. 2 de nov. 1810. Cuadernos del Landro. Vivero, 1991.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Naufragios de la Armada Española*. Establecimiento tipográfico de Estrada, Díaz y López. Madrid, 1867.
- Manuscritos y documentación complementaria procedente del Museo Naval de Madrid, Museo Naval de Ferrol y Archivo Museo del Viso del Marqués.