

El septiembre negro de la navegación en Canarias

La historia del hundimiento del buque «Sud América», el 13 de septiembre de 1888, con 329 ocupantes: 79 fallecidos en Las Palmas. La operación de rescate demostró nuevamente la valentía de los canarios al ayudar sin cobardía a los pasajeros que se trasladaban desde Argentina a Italia

[José L. Jiménez](#)

El 13 de septiembre de 1888 Canarias, el resto de España, Argentina e Italia quedó paralizada con las noticias procedentes de Las Palmas de G.C. El «Sud América», un barco que transportaba 260 pasajeros y 69 tripulantes desde Buenos Aires a Génova a través del Puerto de Las Palmas, se hundió por una maldita colisión con un buque francés.

La Asociación Canaria de Cultura Marítima (Accomar) y el Consulado de Italia en Las Palmas celebran este 13 de septiembre un homenaje a las víctimas italianas de este suceso. Italia siempre ha agradecido la operación de rescate, que demostró nuevamente la valentía de los canarios al ayudar sin cobardía a los pasajeros. Paradojas de los canarios, los italianos tienen un monumento que honra su memoria en Las Palmas pero los isleños desaparecidos en el Valbanera, no. Y eso que el suceso del Valbanera es la mayor tragedia civil española en el mar. 488 muertos en la amnesia porque eran emigrantes.

Al llegar a tierra insular, muchos viajeros estaban sorprendidos de haber sobrevivido. Aquella jornada nada impedía al buque francés seguir su rumbo al continente americano. Pero arrastrar la responsabilidad de aquella masacre en el mar es complicado y pocas veces se ha visto a representante francés alguno en este acto de homenaje. Es uno de los naufragios más tristes de la historia de Italia en el Atlántico.

Los pasajeros buscaban de forma frenética a sus familiares y amigos de travesía mientras veían al barco hundirse. El balance fue trágico: cinco miembros de la tripulación fallecidos y 74 pasajeros muertos, 12 de los cuales habían sobrevivido al naufragio del velero «Minerva», cuando navegaban frente a las costas de Brasil. Estaban siendo repatriados en el «Sud América». Vaya mala suerte.

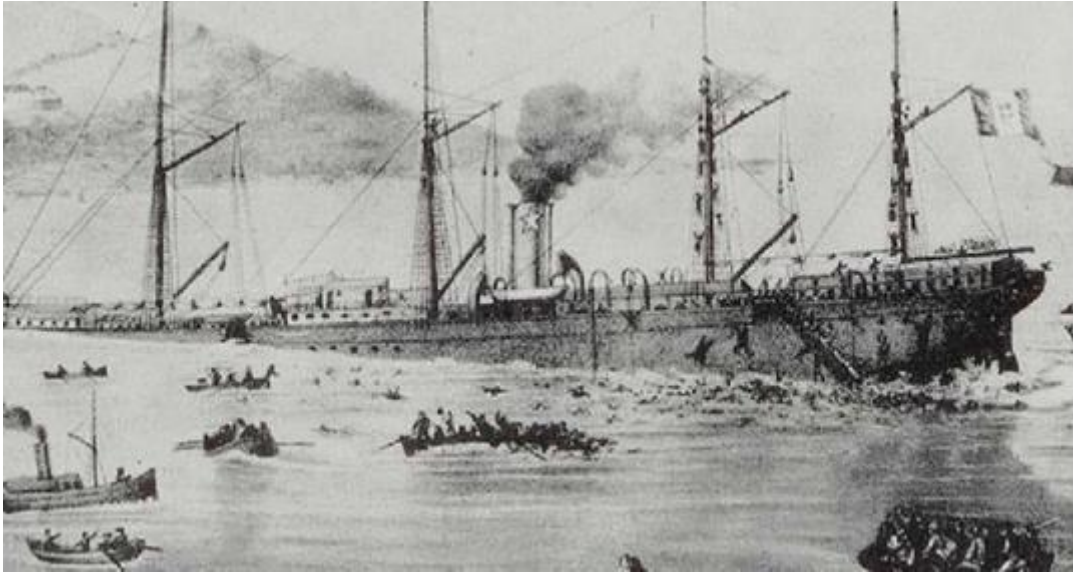
El capitán del «Sud América» era Carlo Bertora. Fue testigo del griterío en la cubierta de los pasajeros intentando escapar. Tuvo la serenidad para organizar la salida mientras el barco se hundía en un suceso

registrado a las seis de la mañana. En medio del silencio del amanecer canario, llegó lo más terrible: esperar al rescate. Cada vez que el barco emitía un ruido, se esperaba un movimiento brusco en la cubierta. Todo el mundo sabía que el barco se iba a hundir.

Bertora cumplió su promesa. Sería el último en abandonar su amado barco y se alejó en un bote. Era el septiembre negro de la navegación en Canarias. Nadie pensaba que ese barco pudiera hundirse a tan pocos metros de una ciudad tras atravesar el Atlántico. El sistema eléctrico del barco siguió funcionando; pero cuando el agua cubrió el buque, todo fue muy deprisa.

El «Sudamérica» la noche anterior rebosaba de esperanzas. Las Palmas era el primer puerto de Europa que veían los pasajeros tras varios días de navegación. Nadie pensaba que ocurriría algo parecido como ocho años antes con el vapor «Ortigia». Para muchos de sus pasajeros era el inicio de otra vida en Europa. La alta presencia de pasajeros en los camarotes de primera clase no frenó la solidaridad. Hay sido la mayor operación de rescate de la historia en el Puerto de Las Palmas.

La ciudad de Las Palmas, con 20.000 habitantes, se despertó esa mañana del 13 de septiembre de 1888 con el horror en su bahía con la pálida luz de su amanecer. Es la mayor catástrofe marítima ocurrida en Canarias. El buque «La France», de 4.575 toneladas, abandonaba el mismo fondeadero para seguir viaje hacia Brasil y Río de la Plata con más de 1.300 pasajeros y tripulantes. Cuatro días después llegó a Las Palmas el buque «Nord America», de la misma naviera, para llevar a los [sobrevivientes](#) a Génova.



El capitán canalla de «La France»

El menú en primera clase en Las Palmas la noche anterior al hundimiento era: potaje, minestrone, entremeses, pescado frito, marinada a la jardinera, canelones a la napolitana, pavo asado a la antigua, postres y café. En Las Palmas se hundió las botellas de vino de la bodega «Miertiola». En la ruta por Las Palmas pasaría con «La Veloce» gente como como Marconi o Meucci. En el buque se transportaba café, semillas o cuero. Pero el drama fue las muertes. Entre los fallecidos se encontró monedas de oro como libras esterlinas o letras de cambio adosadas a la ropa interior.

Carlo Bertora se enteró cuando el sol comenzaba a brillar levemente que su segundo, Tommaso Gallucci, había muerto tratando de rescatar a un pasajero en estado de pánico. El capitán canalla de «La France», Raymond Verd, firmó un texto en el «Shipping Gazette» de Liverpool acusando al barco italiano del accidente.

El honor al capitán Bertora fue devuelto por las autoridades españolas que habían llevado a cabo una investigación; sin embargo, un tribunal de Las Palmas se declaró incompetente para juzgar el caso, que se dirimió en Londres. La naviera italiana fue indemnizada.

De Blasio recuerda «la caridad de la patria distante»

En el antiguo cementerio de Gran Canaria en San José en la capital grancanaria se erigió un monumento en 1892 para conmemorar el suceso. Hay una estatua donde se señala: «La caridad de la patria

distante». El cónsul honorario de Italia, Carlos de Blasio, recuerda este trágico acontecimiento cada 13 de septiembre con una ceremonia conmemorativa.

El hundimiento fue un duro golpe emocional para los hermanos Giovanni y Fratelli Lavarello, que cuatro años decidieron crear una ruta entre Italia y América del Sur. La naviera «La Veloce» puso servicios con barcos vapor modernos y rápidos, con 16 nudos de velocidad, que no superaban las 6.000 toneladas. El suceso de Las Palmas generó un estado de abandono de los negocios marinos por los hermanos Lavarello a partir de ese año hasta 1901. Llegaron a trasladar 30 millones de personas en casi medio siglo.