

A PRIMEIRA ACONTECEU EN CARIÑO

Nestes días nos que o mercante holandés *Ostedijk* estivo ao abeiro da illa Coelleira botando fume pola descomposición da carga de fertilizante que transporta, outra volta saltaron as alarmas nas mass-media, as emisoras de radio fartáronse a dar comunicados, quentáronse as rotativas de prensa, as televisións tiveron novo prato que ofrecer, e os políticos volveron a pensar que estes problemas marítimos son da súa incumbencia; xurdiu a lembranza da catástrofe do *Prestige* e, como sempre, se fixo mención a outros buques contaminantes, os *Polycommander*, *Erkovich*, *Andrios Patria*, *Aegean Sea*, *Urquiola*, etc. A lista xa vai sendo impresionante, mais observo que na memoria dos discos duros dos xornalistas non consta para nada o nome dun barco chamado *Benno*, ou acaso Brenno, ou se cadra Denno, pero que en todo caso algunha vez nomeouse *Ole Jacob* e, segundo as miñas pequenas informacións, provocou a primeira marea negra que sufriu Galicia e posiblemente a península Ibérica.

Certamente é un pouco complicado acertar co nome deste buque dado que a censura periódica na dictadura dos anos corenta, referente aos sucesos ocasionados nas nosas costas polos alemáns, fixo que estas accións non se reflectisen na prensa da época, pois poderían comprometer a singular neutralidade española na Guerra Mundial. Soamente en *La Voz de Ortigueira*, informativo da vila onde toda a veciñanza puido escoitar o bombardeo, soubo certamente o que aconteceu e aínda hoxe os maiores poden explicar como viviron eles aquel ataque, publicáronse dúas noticias brevísimas co nome deste buque mudado -acaso intencionadamente-. O resto levouno a censura. Por esto aínda dubido do seu verdadeiro nome Denne, Benno e Brenno. Os expedientes da autoridade de Mariña, se refiren ao *Benno*, que ven sendo un diminutivo alemán dun nome propio de persoa.

A historia, apunten vostedes para que non se esqueza esta primeira plaga contaminante sufrida nas nosas ribeiras, foi máis ou menos deste xeito: O petroleiro noruegués *Ole Jacob*, dunhas doce mil toneladas, foi capturado no Índico por un buque corsario alemán. A armada alemana enviou un capitán de mariña para achegarse ao buque capturado e traelo a Europa, quen atravesou a URSS no ferrocarril Transiberiano ata Vladivostok, antes da ruptura do pacto germano-soviético. Mudáronlle o nome por *Benno*, cargárono de combustible e enviárono ás costas españolas para aprovisionamento de submarinos.

Un avión de recoñecemento viña seguindo ao petroleiro nodriza polas augas atlánticas, o cal tivo que adentrarse nas augas territoriais españolas a poucas millas do Cabo Ortegal e posteriormente na badía de Cariño, logo de sufrir un ataque, pois ía ceibando gasoil ao mar. Nas primeiras horas da tarde do día de noiteboa de 1941 apareceu pola Estaca de Vares unha pequena escuadrilla bombardeira británica, ou acaso ianqui, que se guiou pola ponte de arcos de ferro da ría do Barqueiro, presentouse na ría ortegana a baixa altura e rodeando a illa San Vicente enfilou ao buque alemán mandándolle un torpedo contra da popa. A veciñanza de Cariño contemplou o combate dende o alto do Castro de Moura, pero cando viron que o buque afundía colleron as lanchas para facer salvamento dos tripulantes. Volveu o avión disparando tres bombas que ergueron tres columnas de auga. O petroleiro defendíase cun canón pequeno. O avión desapareceu pola aba da Capelada en dirección ao Cabo, e volveu novamente para botar outras tres bombas máis. Os vinte mariñeiros xermanos botáronse ao mar para ser recollidos polas lanchas cariñesas, agás dous que perderon a vida no ataque. Aínda resistiu algún tempo protexido pola metralladora que montaba e os avións daban pasadas sobre del ata que se cercioraron do afundimento. O lugar do afundimento foi no Cabezo, a catrocentos metros Lestesurleste da cetaria do Castro, ou oitocentos metros do peirao. O petróleo dos tanques verteuse no mar estragando o marisco e peixe da ría de Ortigueira. Pola praia da Basteira de Cariño apareceron algúns restos do barco e máis unha ducia de porcos. Os naufragos botaron algúns días en Cariño, aloxados nas chabolas dos mariñeiros, sendo levados posteriormente para o local da Falanxe de Santa Marta, ata que desapareceron da nosa bisbarra. Un deles filosofaba co viño, dicindo: <<¿Por qué la guerra? Hitler, bueno; Churchill, bueno; Franco, bueno; mala la guerra>>

O 30 de decembro saíu de Ferrol o remolcador *Consort* con un oficial, dez mariñeiros e persoal da bomba contra incendios –ou sexa, un chofer, un auxiliar dos servizos técnicos e un soldado de infantaría de Mariña-. A citada bomba ía a bordo dunha barcaza para auxiliar aos traballos de salvamento del petroleiro. En chegados a Cariño, abarloadon a barcaza; o tenente de navío fisterrán Blanco Traba deulle unha bandeira española a un cabo para que a izara no mastro maior do remolcador *Galicia*, que estaba fondeado e amarrado de popa ao petroleiro, sendo axudado nesta labor por dous alemáns da dotación naufraga, para ser izada despois no mesmo petroleiro que se encontraba fondeado coa áncora de babor, somerxido de popa, coa proa en dirección á Estaca de Vares e escorado a estribor de 38° a 40°.

O petroleiro español *Campomanes* chegou a cariño para proceder á descarga do combustible. O día 5 de xaneiro polas seis do serán o *Campomanes* regresou a Ferrol a descargar parte da carga extraída. Debido ao forte vento do Nor-noroeste que se ergueu naquela noite de Reis, o petroleiro borneou uns 150° aproximadamente, escorando ao mesmo tempo sobre estribor con un ángulo de 80° a 85°, asolagando case toda a ponte e quedando somerxido o pao onde se encontraba izada a bandeira, sendo imposible recollela. Tamén asulagaron tres escalas de gato facilitadas polo servizo contra incendios do Arsenal, que non se puideron devolver. Parece ser que cando o petroleiro escorou, o persoal apresurou a recoller o material pero as ditosas escalas foron ao fondo xunto coa bandeira, o barco e as ilusións de converter un buque naufragado alemán nun petroleiro español, de clocló.

Por iso o 21 dese mes abriuse un expediente para averiguar responsabilidades no sentido de recuperar as escalas perdidas. O 5 de febreiro abriuse outro expediente con motivo da perda da bandeira nacional do cargo do conrastre do arsenal, fermosa bandeira que medía 3'5 m por 2'5, sendo seu valor intrínseco de 297'70 pesetas, pois o outro valor nunca poderá ser taxado.

Finalmente o pecio foi desguazado con dinamita no ano 1958 polo home-rá coruñés Sánchez Tembleque e a mediados de 1961 abriuse unha nova causa polo roubo de vinte toneladas de chatarra entre a empresa que se adicaba ao desguace e outra empresa de Vigo que tamén estaba extraendo, nos baixos de Maeda, entre Barqueiro e Vares, os

restos do submarino *U 966* . As dúas empresas amoreaban a extracción no peirao de Cariño. A disputa solucionouse doadamente, pois mentres que as chapas do petroleiro tiñan remaches, as do submarino eran soldadas.

A guerra traería outras contaminacións como aconteceu nas Quebrantas da boca de Camariñas co buque tanque alemán *Nord Atlantic* en agosto do 43, mais esta xa é outra historia.