

EL NAUFRAGIO DE UNA FAMILIA TINERFEÑA EN EL MAR DEL NORTE

Un buque correo de la marina británica se hunde en enero de 1865 en el viaje de regreso a las Islas Canarias

María Carrillo Santana
mariakarr@gmail.com

*A mi abuelo,
José Amaro Carrillo González-Regalado.
Capitán de la Marina Mercante.
Práctico del Puerto de Santa Cruz de La Palma de 1945 a 1979.*

Resumen:

Un vapor del Royal Mail, partió en 1864 de Liverpool con destino a Madeira, Tenerife y la costa occidental africana. A bordo viajaba la familia del comerciante tinerfeño James Le Brun. El buque naufragó en aguas británicas. Este relato narra este episodio, las consecuencias posteriores en las vidas de sus protagonistas y las circunstancias que hicieron que saliera a la luz después de 155 años.

Palabras clave: Armenian, Liverpool, Tenerife, Lebrun, Le Brun, naufragio, Wexford, Lavers

Abstract:

A Royal Mail steamer left Liverpool in 1864 for Madeira, Tenerife and the West African coast. On board was the family of the Tenerife merchant James Le Brun. The ship was wrecked in British waters. This story narrates this episode, the subsequent consequences in the lives of its protagonists and the circumstances that made it come to light after 155 years.

Key Words: Armenian, Liverpool, Tenerife, Lebrun, Le Brun, Wreck, Wexford, Lavers

El 24 de enero de 1865, el Armenian, un vapor del Royal Mail, partió de Liverpool con destino a Madeira, Tenerife y la costa occidental africana. A bordo, entre la treintena de pasajeros, viajaba la familia del comerciante isleño James Le Brun. El buque no llegó a salir de aguas británicas. Este es el relato de aquel naufragio, que revela la estrecha y próspera relación económica que unía al Archipiélago canario con Inglaterra.

Al zarpar, el tiempo era oscuro y con niebla, por lo que el capitán Leamon se vio obligado a demorar la salida hasta que el viento comenzó a soplar, el barco se hizo a la vela, navegando a una velocidad de 10 nudos. Aproximadamente, cinco minutos antes de la medianoche, la tripulación pudo divisar una luz giratoria por el costado de babor y se ordenó meter todo el timón a estribor; poco tiempo después, una parte de la proa del barco chocó con algo. El impacto había sido tan fuerte que al menos un pasajero salió

despedido de su litera. En ese momento, se despertaron todos los pasajeros, sobresaltados por el ruido y la colisión.

El barco estaba muy cerca de los rompientes y el capitán, temiendo lo peor hizo fondear las anclas, pero con la mala fortuna de que las cadenas debido a la gran marejada se rompieron instantáneamente. El agua comenzó a entrar tan rápido que, en unos 10 o 15 minutos, se encontraron con 10 pies de agua en el interior de los compartimentos posteriores; pronto comenzaron los incendios en la entrada de la caldera, que fueron sofocados con rapidez, pero las bombas de achique quedaron totalmente inutilizadas, lo que hizo que el barco se quedara sin gobierno y golpeará fuertemente las piedras donde había encallado.

El Armenian, un buque de vapor del Royal Mail, perteneciente a la compañía African Steamship Company de Londres, de 763 toneladas, de alrededor de mil toneladas de carga y 300 caballos, había zarpado ese mismo día, 24 de enero de 1865, a las 11 de la mañana, desde el puerto de Liverpool con destino a Madeira, Tenerife y la costa occidental de África, bajo el mando del capitán Thomas Leamon, un marino de 40 años con una larga experiencia en travesías de larga distancia.

El Armenian transportaba 48 valijas de correo a bordo y una carga general de gran valor. Su tripulación estaba formada por el mencionado capitán; los señores Reder, Baker y Johnston, primer,

segundo y tercer oficiales; el doctor Hughes, cirujano; el Sr. Banning, sobrecargo; un contraemaestre; un carpintero; cuatro marineros preferentes; ocho marineros; cuatro maquinistas; doce fogoneros; siete camareros; dos cocineros y un carnicero.

El buque, además de la carga, llevaba 28 pasajeros de primera clase, entre los que se encontraban los seis miembros de la familia Le Brun: James, un comerciante de 41 años, nacido en Santa Cruz de Tenerife, y su esposa Louisa, originaria de la ciudad de Londres, que había cumplido los 32 años unos días antes; y sus hijos, nacidos en Tenerife, Frances Marion, Louisa Henrietta, Matilde y Charles Alfred, cuyas edades eran 7, 5, 4 y 2 años, respectivamente. En la segunda clase viajaban otros diez pasajeros.

Salvar las vidas de los que estaban a bordo se convirtió entonces en el único objetivo del capitán Leamon. Cuando se arrió el primer bote, el capitán ordenó que las mujeres y los niños subieran a él. Louisa Le Brun y sus cuatro hijos se subieron a la embarcación; al estar con poca ropa, pues habían salido corriendo directamente de las camas, la tripulación les lanzaba abrigos y alfombras para que pudieran resguardarse de las bajas temperaturas de aquel mes de enero. Varios hombres se apresuraron a entrar en este bote cuando el capitán, para restaurar el orden, se vio obligado a hacer un disparo al aire con su revólver.

La tarea de subir a las mujeres y los niños al bote se logró con gran dificultad pues se realizaba atando una cuerda a la cintura y era además necesario tener el mayor cuidado para evitar que el bote se golpeará contra el costado del barco. Finalmente, varios pasajeros y marineros ocuparon esa embarcación que fue puesta a cargo del tercer oficial del barco, el Sr. Johnston, con destino al faro Arklow, que era visible en la distancia.

El tiempo en ese momento era moderado, aunque brumoso, y el mar no era en absoluto lo que podría llamarse mar gruesa. Después de que el primer bote partió, se vio que el primer oficial fue arrastrado por la borda, el capitán le arrojó de inmediato un salvavidas, lo vio subir y flotar durante algún tiempo, pero más tarde, sin que se pudiera remediar, lamentablemente se ahogó.

Tras este triste episodio, se comenzó a arriar el segundo bote salvavidas, pero en ese momento el mar se llevó parte de los pescantes de los que colgaba la embarcación y rápidamente se cayó. A pesar de ello, algunos hombres se metieron a bordo y lograron hacerlo flotar durante algún tiempo. Uno de los camareros del barco, mientras ayudaba a que no se hundiera este bote, cayó al agua, ahogándose sin que nada pudiera hacerse para salvarlo.

Tras la pérdida del bote, el capitán ordenó realizar una serie de maniobras entre las que estaba cortar el trinquete para aliviar los violentos golpes del buque en las rocas, con la desdichada

consecuencia de que el mástil cayó y algunos de los aparejos de alambre se enrollaron alrededor del cuello de un oficial de la Marina Real, de nombre Robert Collins, que viajaba en el barco como pasajero, decapitándolo irremediamente, ante los ojos atónitos del resto de pasajeros y tripulación que observaron consternados aquella dura y triste escena. Aunque estaban totalmente apesadumbrados por lo ocurrido, tuvieron que seguir adelante con el salvamento: se arriaron los demás botes y los cargaron con tantos pasajeros y tripulantes como pudieron y se les envió con instrucciones para ir al buque-faro.

La cubierta en ese momento estaba tan inundada que el capitán ordenó a los pasajeros y la tripulación restantes que se agarraran a los aparejos. Un pasajero de primera clase, el señor Horne, logró llegar al palo que porta la botavara, pero en muy poco tiempo fue arrastrado por el agua y se ahogó ante los demás sin que tuvieran la oportunidad de ni siquiera lanzarle una cuerda.

Los mástiles principales y los aparejos habían desaparecido quedando sólo los travesaños, por lo que la situación era ahora más crítica y angustiada pues ya no les quedaban botes para escapar de allí. Los que habían sido enviados tenían que ir muy lejos y muy probablemente habrían encontrado muchas dificultades para regresar, así que los pasajeros y la tripulación que aún continuaban a bordo tenían ya pocas esperanzas de que los ayudaran. Los supervivientes

estaban empapados, con mucho frío y dolores musculares, debido al tiempo que llevaban aferrándose a los aparejos.

Uno de los pasajeros, el Dr. Gilmour, de la Marina Real, fue arrastrado por el aparejo hasta que cayó al mar e, inmediatamente después, la misma ola que regresaba lo volvió a arrojar a bordo; a consecuencia de este hecho providencial, su hombro derecho sólo había sufrido una lesión leve, ya que los demás pasajeros y la tripulación supervivientes estaban en mayor o menor grado magullados o golpeados.

El capitán mantuvo la compostura durante el naufragio, pero comenzaba a desesperarse pensando que no serían rescatados, cuando ocurrió la afortunada intervención del vapor Montague. El Montague era un barco que navegaba entre Wexford y Liverpool, comandado por el capitán Clarke, cuya atención fue atraída por primera vez durante su paso desde Liverpool, al ver botes amarrados al faro y una bandera ondeando en los mástiles de este último; se acercó a ellos y al enterarse de lo ocurrido, tomó a remolque todos los botes del Armenian y los llevó de vuelta al enclave donde estaba el barco, que ya se había partido y toda su parte de proa se hundía en el agua.

El vapor se encontraba muy cerca de ellos para dar auxilio con los botes; sin embargo, no se atrevió a aventurarse junto al naufragio, por lo que los que se agarraban a los aparejos tuvieron que ser arrastrados por el agua hasta los botes con cuerdas y boyas

salvavidas. Dos marineros, exhaustos por el cansancio y el frío, cayeron al mar y el Sr. Johnston, el tercer oficial, saltó desde su bote y los salvó poniendo en riesgo su vida.

Cuatro hombres del buque faro habían intentado llegar al naufragio en un bote perteneciente al Armenian, rodeando al buque en un punto donde había un fuerte oleaje, ocasionando su hundimiento y toda la tripulación se ahogó.

No fue hasta las dos de la tarde del día siguiente cuando los últimos tripulantes y pasajeros fueron subidos a bordo del Montague. El capitán Leamon y los que estaban con él aferrados al aparejo principal fueron los últimos en ponerse a salvo y, mientras lo hacían, el casco de la embarcación había empezado a romperse y las brasas se estaban apagando. Concluidas las tareas de rescate, el Montague puso rumbo a Wexford, Irlanda, a donde arribó a las ocho en punto.

El Capitán Leamon, ya en tierra, aseguró que no podía dar ninguna razón por la pérdida del barco, excepto que las brújulas no estaban en perfectas condiciones de uso –según él– no se habían tomado todas las precauciones pertinentes sobre estos instrumentos de navegación para que funcionaran correctamente antes de salir de Liverpool. Posteriormente, se descubrió una diferencia entre ellas.

Ese mismo 25 de enero de 1865, desde el hotel White's de Wexford, a donde habían sido trasladados los pasajeros, los señores

Le Brun y varios pasajeros remitieron la siguiente carta al capitán Leamon:

Estimado Señor,

Nosotros, los pasajeros del desaparecido barco de vapor del Royal Mail, Armenian, bajo su mando, para Madeira, Tenerife y la costa oeste de África, que acabamos de naufragar cerca de este lugar, deseamos ofrecerle nuestro más sincero agradecimiento por la frialdad y los desvelos que mostró por nuestra seguridad, debido a las difíciles circunstancias que acompañaron al desastre, y por la formas, propias de un buen marino, en que usted supervisó el desembarco, a lo que atribuimos el mínimo sacrificio de vidas, considerando el peligro inminente al que estábamos expuestos.

También le rogamos que transmita nuestro agradecimiento a sus oficiales y tripulación por la manera eficiente y rápida en que llevaron a cabo su instrucción, no percibimos que hubiera un solo caso de falta de seriedad o insubordinación durante todo el tiempo que los pasajeros y la tripulación permanecieron a bordo.

Confianto en que pronto tendrá el mando de un buen vapor como el infortunado Armenian.

Le saludan atentamente,

James Le Brun, Louisa Le Brun y el resto de los pasajeros del Armenian

El 1 de marzo de 1865, poco más de un mes después del naufragio, el certificado para poder pilotar barcos del capitán Thomas

Leamon fue suspendido durante nueve meses, por negarse a continuar con el uso del escandallo hasta no estar fuera del canal de Mersey. El escandallo era un instrumento de plomo utilizado para conocer la profundidad del mar en los lugares por donde navega el buque.

El 4 de noviembre de ese mismo año, meses después del naufragio, el capitán Clarke, quien a bordo del buque Montague había salvado a los pasajeros y tripulación del Armenian, fallecía a bordo repentinamente, por causas naturales como consecuencia de la exposición al frío en el cumplimiento de su deber, según rezaba el obituario publicado días más tarde en *The Shipping and Mercantile Gazette* (*La Gaceta Naviera y Mercantil*).

Después del terrible naufragio, James Lebrun y su familia volvieron a Tenerife. James había nacido en Santa Cruz de Tenerife el 15 de julio de 1823, y allí prosiguieron su existencia sin sobresaltos, en el barrio de Salamanca, donde tenían una finca con un espléndido jardín. Junto a sus hermanos, era propietario de la empresa Le Brun & Co.

Le Brun, a quien en la isla conocían por el nombre de Diego, falleció 21 años después del naufragio, el 25 de agosto de 1886, en Tacoronte. James Le Brun recibió sepultura en el cementerio protestante de Santa Cruz de Tenerife. Dos años más tarde, fallecía su esposa, Louisa Le Brun, de soltera Rudall.

Después de aquel dramático pasaje de sus vidas, los hijos de James Le Brun, a pesar de la experiencia vivida, continuaron viajando asiduamente en barco a Inglaterra. Frances Marion Le Brun, la mayor de los cuatro hijos, que en el momento del naufragio tenía 7 años, vivió entre Tenerife e Inglaterra, realizó innumerables viajes a Gran Bretaña, la mayoría de ellos acompañada por su hermana Louisa Henrietta. Frances Marion no se casó y realizó travesías, según consta en los archivos de la época, a lugares tan lejanos como Australia; también bordeó en barco la costa africana; era una viajera incansable y a los 76 años de edad realizó un largo periplo partiendo desde Buenos Aires, haciendo escala en Montevideo, Río de Janeiro y Madeira, hasta regresar a su Tenerife natal.

Louisa Henrietta Le Brun viajó a Inglaterra en barco y a otros países en varias ocasiones a lo largo de su vida. Se casó con Hugh Henry Hamilton, miembro de una familia de origen británico asentada en Tenerife, propietaria de la consignataria de buques, Hamilton y Compañía, con quien tuvo tres hijos.

Matilda Susan Le Brun se casó en Inglaterra con el británico Colin Campbell Murray Gibson, con quien tuvo dos hijas, se estableció finalmente en Inglaterra, y permaneció allí hasta el final de sus días.

Charles Alfred Le Brun vivió en Tenerife y asiduamente viajaba a Inglaterra donde estuvo viviendo con su familia materna, la familia Rudall, en 1881, tal y como aparece en el censo de ese año.

El martes 28 de febrero de 1865, un mes después del naufragio del *Armenian*, Alfred Hamilton Lavers, un empresario británico, propietario de una fábrica de cemento de Lambeth, en el condado de Surrey, Inglaterra, escribía una carta a su tío Frederick Walker Lavers, comerciante establecido años antes en Santa Cruz de La Palma y en ella mencionaba una noticia acontecida un mes antes: un barco cargado con el correo y pasajeros que viajaba a Tenerife, había naufragado, y le informaba de que entre los supervivientes se encontraba un señor de apellido Le Brun y le preguntaba a su tío si quizás podría tratarse casualmente de un conocido de su tío de mismo apellido residente en Tenerife. Esta carta permaneció guardada entre los documentos de Frederick Walker Lavers por los descendientes de su hija María Candelaria Lavers de Carrillo, hasta que el pasado año vio la luz, dando lugar a una ardua investigación cuyos resultados, 155 años más tarde, acaban de leer.

Fuentes:

- Ancestry. (1997-2021). *1881 England Census*. Recuperado el 2021, de <https://www.ancestry.com/search/collections/7572/>
- Ancestry. (1997-2021). *England & Wales, Civil Registration Marriage Index, 1837-1915*. Recuperado el 2021, de <https://www.ancestry.com/search/collections/8913/>
- Ancestry. (1997-2021). *London, England, Church of England Marriages and Banns, 1754-1936*. Recuperado el 2021, de <https://www.ancestry.com/search/collections/1623/>
- Ancestry. (s.f.). *UK and Ireland, Incoming Passenger Lists, 1878-1960*. Recuperado el 2021, de <https://www.ancestry.com/search/collections/1518/>
- Find my Past. (s.f.). *UK and Ireland, Outward Passenger Lists, 1890-1960*. Recuperado el 2021, de <https://search.findmypast.co.uk/search-world-records/passenger-lists-leaving-uk-1890-1960>
- Newspapers.com. (30 de enero de 1865). *The Caledonian Mercury*. Recuperado el 2021, de <https://www.newspapers.com/paper/the-caledonian-mercury/7823/>
- Newspapers.com. (30 de enero de 1865). *The Morning Post*. Recuperado el 2021, de <https://www.newspapers.com/paper/the-morning-post/7847/>
- The British Newspaper Archive. (4 de febrero de 1865). *Hampshire Telegraph and Naval Chronicle*. Recuperado el 2021, de <https://www.britishnewspaperarchive.co.uk/titles/hampshire-telegraph>
- The British Newspaper Archive. (s.f.). *The British Newspaper Archive*. Recuperado el 2021, de

<https://www.britishnewspaperarchive.co.uk/titles/wexford-constitution>

The Dundee Courier and Argus. (27 de enero de 1865). Recuperado el 2021, de <https://www.newspapers.com/paper/the-courier-and-argus/7852/>

The Newspaper Archive. (8 de noviembre de 1865). *The Shipping and Mercantile Gazette* . Recuperado el 2021, de <https://www.britishnewspaperarchive.co.uk/titles/shipping-and-mercantile-gazette>