

# El Naranjito

## Como nunca antes lo habías visto

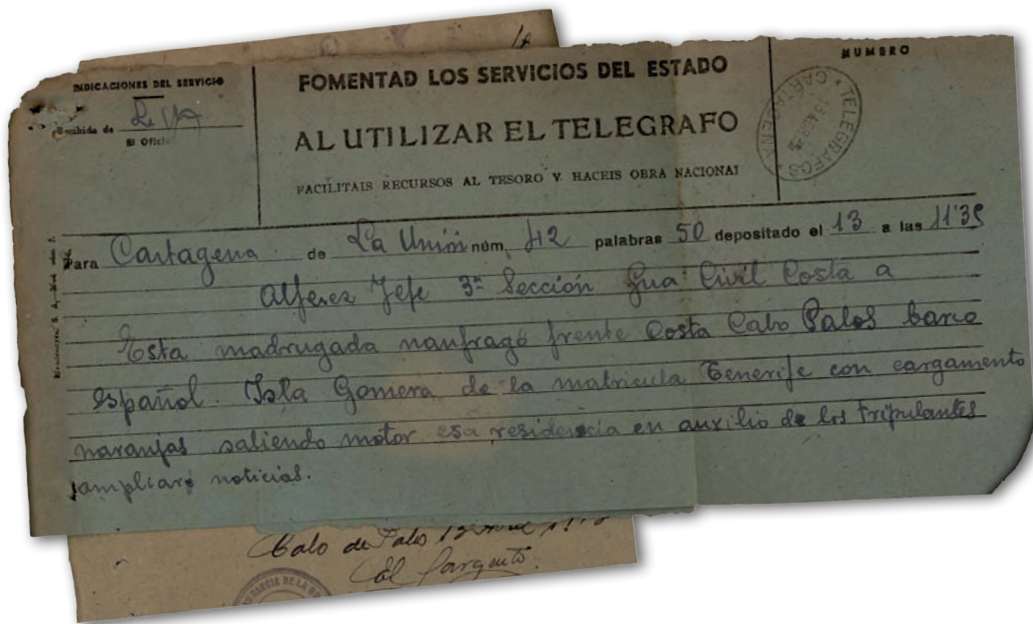


*Cuando vacías tu chaleco sobre los restos de El Naranjito puedes anticipar que estás ante una inmersión llena de historia, misterio y riqueza en cuanto a vida marina se refiere. Poco a poco vas ganando profundidad. Todo es azul. Te impacientas y, de pronto, ahí está el gigante de corazón de hierro que nos espera, en un profundo y enigmático mutismo. En exclusiva, el Naranjito como nunca antes lo habías visto.*

### La historia Del Nadir al Naranjito

El 18 de noviembre de 1918 la empresa Echeverrieta & Larrinaga botó el Nadir, un buque a vapor de carga de casi 50 m de eslora construido en el astillero de Cádiz. Según nos cuentan en los astilleros, tardó mucho tiempo en venderse, como si llevase escrito en sus austeras líneas el oscuro destino que el futuro le deparaba. En 1926 cambió de nombre y pasó a llamarse Magurio hasta que, en 1935, adoptó el nombre con el cual realizaría su último viaje: Isla de la Gomera. La noche del 13 al 14 de abril de 1943, rondando las tres y media de la madrugada, con viento este moderado, mar rizada y estado de la atmósfera cubierta y con bruma (según declaraciones del primer vigilante de semáforo y jefe del castillo de galerías en el parte meteorológico) naufragó debido a una vía de agua en la amura de estribor del casco, desapareciendo en las frías aguas cartageneras en menos de 1 minuto mientras realizaba la ruta Cartagena-Barcelona. Según declara el capitán D. Alfredo U.A.: "el barco dio un movimiento brusco de escora. Inmediatamente empezó a hundirse de proa y, hallándome en el puente con el timonel Valentín L.G., solo me dio tiempo para coger un salvavidas. Me eché al agua para cuando el barco ya estaba del puente para proa hundido. Desapareció en menos de un minuto. Quedé en el agua agarrado a cajas de naranjas que flotaban, oyendo la voz de varios tripulantes que flotaban asidos a más cajas. Permanecimos a la deriva hasta que, ya de día, una embarcación de pesca nos recogió conduciéndonos a Cabo de Palos, donde fuimos atendidos y asistidos por las Autoridades de Costa".

El maquinista de a bordo, D. Manuel E.S. ocultó a su señora y cuñado en el barco para que pudiesen visitar Barcelona. Declara que, estando de guardia en la mañana del día de autos, notó que el barco



## Ficha del barco:

- ❖ **Nombre:** Nadir, Magurio y, finalmente, Isla de la Gomera.
- ❖ **Nacionalidad:** española.
- ❖ **Año de construcción:** 1918; en el Astillero de Cádiz.

B.C.: "El hundimiento del buque Isla de la Gomera ha sido producido por una vía de agua que inició la escora del barco a estribor, aumentando ésta al entrar el agua por los imbornales. Siendo el hundimiento de tal rapidez que demuestra la magnitud de la vía de agua, no dando tiempo ni a maniobrar con el barco ni arriar botes."

- ❖ **Cargamento de la embarcación:** Obtenido del



documento de Diligencia perital: "Que la tripulación era compuesta por quince hombres y que no llevaba pasajeros; solo el individuo Félix L., antiguo fogonero del buque que se desenroló en Cartagena, más la esposa y el cuñado del maquinista que permanecían ocultos al capitán. El cargamento consistía en cajas de naranjas, propiedad de la "Unión de Exportadores Fruteros."

- ❖ **Características:**

Eslora: 49,70 m - Manga: 7,76 m  
- Puntal: 3,15 - Carga máxima: 665 toneladas - Velocidad máxima: 9 millas.



- ❖ **Año del hundimiento:** 1943.
- ❖ **Causa del hundimiento:** Obtenido del documento de Diligencia perital: Cartagena a veintidós de octubre de 1943. Por los Señores Peritos, Tenientes de Navío de la Armada, Don Joaquín M.R. y Don Félix



se inclinaba hacia el costado de estribor. Cuando el clinómetro marcó una inclinación de 25 a 30 grados, las primeras alarmas sonaron en su cabeza. Instantes después, cuando entraba agua a raudales por los imbornales, salió corriendo en busca de su familia, mandando vestir a su señora y cuñado, espetándoles que no se separaran de él. Se arrojaron al agua deslizándose por el vientre del barco en su costado de babor al mismo tiempo que el Isla de la Gomera basculaba, hundiéndose, agonizante. Los tres alcanzaron un bote lleno de agua con la borda al nivel de la superficie, donde pasaron tres interminables horas. Su cuñado fue el primero en perder la vida a pesar de los ánimos que trataba de infundirle Manuel. Momentos más tarde, el frío y la extenuación también se llevaron a su señora, quedando él solo luchando en el mar hasta que fue rescatado por una barca pesquera.

Tan pronto el sol despuntó por el horizonte, las costas del pueblo pesquero de Cabo de Palos amanecieron llenas de naranjas. Desde entonces, al vapor se le conoce como El Naranjito.

El Nadir tenía escrita su negra historia. Un buque que no se vendió con facilidad, que fue cambiado de nombre varias veces y que, en un día martes y 13, y con una mujer a bordo, no pudo evitar su aciago destino, que le llevó al fondo del Mediterráneo.

## El Naranjito, testimonio sumergido

Para la mayoría de los buceadores que visitan Cabo de palos y La Manga, el Naranjito se ha convertido en el buque insignia de sus diarios de inmersión. Para aquellos que realizan su curso avanzando, éste se convierte en su primer pecio y la primera imagen del gigante hundido dibujándose en el azul les deja una huella imborrable en sus memorias. Yo mismo he ido conociendo el pecio poco a poco hasta que ha llegado a convertirse en mi segunda casa. Cada día lo disfruto con distintos buceadores pero siempre me trae al pensamiento aquella noche del 13 de abril. El Naranjito quedó orientado al sudoeste, la misma dirección en la que navegaba antes de sucumbir a las aguas del Mediterráneo. Con el paso del tiempo se ha ido hundiendo en el fango, escorándose a estribor y dejando su proa levantada del fondo unos 2 m, permitiendo un paso en el que los buceadores podemos sentir que tenemos al Nadir sobre nosotros. Esa posición tan singular se debe al gran peso en popa que ejerce el motor, que va haciendo que la proa quede colgando, lo que casi con certeza provocará que, con el paso de unos años, el Naranjito se parta en dos. Actualmente, entre la bodega de popa y la sala de máquinas, hay una grieta en ambos costados que da lógica a dicha hipótesis. A pesar de ello, el pecio se encuentra en un magnífico estado de conservación, teniendo en cuenta que su casco aun está íntegro y que no entraña ningún peligro de inminente derrumbamiento. ¿Cuándo sucederá? Nadie lo sabe con certeza...

## Buceando en el Naranjito

Si tuviera que exponer los motivos por los que hacer una inmersión en este pecio, mencionaría la gran explosión de vida que puede llegar a albergar este arrecife artificial. Grupos de dentones, melvas y lechas realizan vertiginosos ataques a grandes bancos de bogas, difíciles incluso de seguir con la mirada. Un entrañable pez luna utiliza el pecio como estación de limpieza. Solitarias a la vez que extrañas, las brótolas permanecen a la sombra de profundos recovecos del pecio en busca de gambas y camarones. Desafiante congrios, por su parte, esperan a la próxima víctima y una multitud de tres colas, castañuelas y numerosas especies de nudibranchios llenan de vida y color la cubierta del Naranjito.

Peu de foto



## Ficha técnica del buceo:

- ❖ **Dificultad de la inmersión:** del 1 al 5 (3)
- ❖ **Corriente:** corriente predominante del sur y viento de Lebeche.
- ❖ **Visibilidad:** Entre 5 y 25 metros.
- ❖ **Profundidad:** 28-45 m.
- ❖ **Por ver:** grupos de dentones, melvas y lechas, bancos de bogas, pez luna, brótolas de roca, congrios y morenas, tres colas, castañuelas, gobios, alguna pintarroja, una gran diversidad de nudibranchios y un largo etcétera.
- ❖ **Penetración:** pocos puntos pero de fácil



acceso. Podemos visitar la sala de máquinas, las bodegas y las estancias de proa.

❖ **Puntos de interés:** con una separación de unos 10 metros de la

proa, la visión frontal del pecio no se olvida fácilmente. Junto a la hélice, mirando hacia la superficie, puedes apreciar toda su grandeza con la visual de la popa mientras que en el pie de roda podremos apreciar la impresionante proa. La sala de máquinas resulta muy espectacular por los contraluces con el exterior. En el castillo intermedio observamos la parte delantera del buque imitando al capitán.



Un bonito tapiz de esponjas, anémonas joya e incrustantes de bonitos colores recubren todo el casco del pecio, ocultando el metal oxidado. Mi andadura en pecios del Mediterráneo me hace pensar que no es habitual poder contemplar tantísima vida incrustante en el casco de un pecio. Tal cantidad de flora y fauna se debe a la proximidad de la Reserva Marina de las Islas Hormigas y a las ricas corrientes del sur, repletas de nutrientes procedentes del Atlántico.

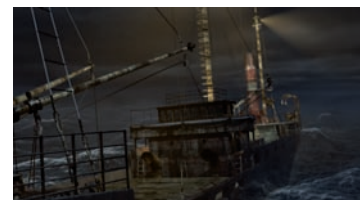
La proa -parte menos profunda de la inmersión, a 28 m- aún conserva el molinete de las anclas con parte de la cadena de estribor, enmascarada por la vida que la ha recubierto. En ambos escobenes habita algún congrio o morena a la espera de su menú diario. Entre la maquinaria de anclas podemos observar morenas, alguna brótola de roca e infinidad de vida pequeña que envuelve este mítico pecio. Si nos dirigimos hacia la popa pasaremos por encima de la bodega de proa que, actualmente, se encuentra vacía. También pueden verse restos del puente de mando y piezas del barco que han quedado atrapadas para siempre. Alcanzamos el castillo intermedio, en el que solamente queda la estructura metálica que componía el puente de mando y las estancias del capitán, punto interesante de la inmersión y lugar atractivo para la vista al provocar bonitos contraluces que combinan la estructura, las redes de pesca que han quedado enganchadas y los bancos de mojarra, sargos y tres colas que se refugian de la corriente en ciertas épocas del año. Continuamos la aventura por el pecio y sobrevolamos la bodega de popa, también vacía de carga. Nos tocará ascender y salir de la bodega para poder penetrar por la sala de máquinas, entre los restos de la gran chimenea y un tubo de ventilación. Nada más entrar la imagen es impresionante: las entradas de luz que rodean la sala de máquinas están semi-cubiertas por redes de pesca y hacen de él un modelo perfecto para fotografiar. Podemos observar bajo la chimenea, a nuestra derecha, la gran caldera y la carbonera, “el corazón del

Nadir”, precedida por el bloque motor, en el que podemos distinguir las manillas de paso de las válvulas. También observamos cajetines eléctricos, tuberías con sus manillas y escaleras de acceso. Salimos por las estancias de la tripulación, de las que solamente quedan algunos mamparos y restos de ventanales. Una de las mejores imágenes de este pecio se halla al salir de esta zona, al vislumbrar la espectacular hélice del Nadir entre los trasmallo de las redes colgantes en popa, que a su vez son el lugar elegido por calamares para depositar las vainas con sus huevos. Nuestro manómetro nos indica que nos quedan 100 bar, tiempo justo para volver a la proa y comenzar el ascenso hacia superficie, despidiéndonos del misterioso pecio hasta la próxima inmersión.

### El documental

NADIR, el naufragio del Naranjito es una producción española llevada a cabo por un equipo de más de 20 personas seleccionadas por la producción ejecutiva (Balkysub & Gran Angular) y dirigidas por Eva López Merino. En él podremos volver a ver navegar al mítico Nadir y ser testigos, 67 años después, de su naufragio. En el documental se recrean los hechos con personajes ficticios y un impresionante trabajo de 3D para que no perdamos detalle y podamos volver a vivir la última noche de este emblemático vapor. Escucharemos el relato de un testigo de los hechos y los testimonios de personas relacionadas con el Nadir, así como bucear por las entrañas del gigante hundido de la mano de un experto de la zona. El trabajo de investigación ha llevado al equipo a desvelar los verdaderos hechos y la fecha del hundimiento, algo que hasta el momento se desconocía.

La producción se estrenó el pasado 27 de mayo en Madrid, con una asistencia multitudinaria, donde el público pudo compartir impresiones con el equipo que ha hecho posible este gran trabajo. La producción participará en festivales internacionales, y más adelante,



Peu de foto