



ASCENSI BARBA PAGÈS i el naufragi del Valbanera

Alexis Serrano Méndez (Historiador i arxiver)

Resum: En aquest article tractem del naufragi del Valbanera, resumint la tràgica història de la seva darrera singladura i fent un especial esment de la desaparició en el fatídic succés d'Ascensi Barba, fuster i mestre d'aixa de la nau misteriosament desapareguda.

Paraules clau: Naufragis, transatlàntics, morts en alta mar, Valbanera, immigració.

JUSTIFICACIÓ

Per molts motius el Valbanera s'ha comparat sovint amb el Titànic. Disquisicions tècniques i conjunturals a part, segurament el punt de coincidència entre ambdues tragèdies és l'elevat cost humà que suposaren els respectius naufragis i sobretot la pertinença de la major part de les víctimes al que genèricament hom anomena "immigració" per amagar sota un terme - diguem-ne - neutre, gent que, en un context d'adversitat, es veu obligada, més o menys a contracor, a fugir de la seva dissort a la recerca de prosperitat en alguns casos, o simplement supervivència en molts altres. Certament el trist final del transatlàntic de la *The White Star Line* fou per a la història de la immigració irlandesa quelcom de semblant a allò que fou el Valbanera per a la immigració canària¹.

Està clar que Hollywood té predilecció per les històries anglosaxones fet que ha afavorit que la indústria cinematogràfica immortalitzés l'episodi del Titànic i bandegés les històries tant o més tràgiques d'altres naus com ara el "Sirius", el "Príncep de Astúries", el "Pio IX" o el mateix "Valbanera". Les comparacions

¹ López Isla, Mario Luís y Vázquez Seara, Esther Lidia. *Valbanera. El Titanic de la emigración canaria (en la prensa de la época)*. Santa Cruz de Tenerife (2000).

sempre són odioses i no duen enlloc, no pretenem fer entrar en competència les esfereïdores xifres de les baixes dels pobres dissortats que viatjaven en les citades naus però ens ha semblat de justícia fer algun esment a la tragèdia del Valbanera en aquest volum editat amb motiu del centenari del naufragi del Titànic i és per això que hem volgut reproduir² aquest quadre comparatiu per establir les semblances i les diferències entre les dues naus com a marc de referència.

Nom	Valbanera	Titanic
Companyia propietària	<i>Pinillos, Izquierdo y Cía. S.C.</i>	<i>The White Star Line.</i>
Botadura	1906	1912
Drassanes	<i>C. Connell and C^o (Glasgow)</i>	<i>Harland and Wolff Shipbuilding (Belfast)</i>
Eslora	122 m.	268 m.
Desplaçament	12.500 Tm.	45.000 Tm.
Propulsió	2 màquines alternatives de triple expansió “Dunsmuir and Jackson” de 444 N.H.P.	29 calderes par a 2 motors de vapor de 30.000 HP. i una turbina de 16.000 HP
Velocitat màxima	12 nusos	22 nusos
Capacitat	1.200 passatgers en 4 classes	3.200 passatgers en 3 classes
Capità	Ramón Martín Cordero, expert mariner de 34 anys, gadità, casat i amb una filla de 3 mesos, la seva esposa embarcà al nefast	F. J. Smith, realizava el seu darrer viatge en vigílies de la seva jubilació.

² A partir de la comparació d'ambdós derelictes per José Luciano Menéndez Muslera al seu bloc personal “Asturias en la emigración, los Indianos en América” a <http://www.muslera.com/indianos/valban.htm>. Darrera Consulta 26/01/2012.

Nom	Valbanera	Titanic
	viatge però sortosament va desembarcar a Sta. Cruz de Tenerife.	
Naufragi	Nit del 9 al 10 de setembre de 1919	Nit 14 d'abril de 1912
Gent a bord	1.230 (abans de desembarcar a Santiago de Cuba)	2.228 entre Liverpool i els EUA
Supervivents	742 (desembarcats a Santiago de Cuba perquè tenien bitllet fins a La Habana)	705 (rescatats de l'aigua la majoria dones i nens que pujaren als bots salvavides)
Pèrdues humanes	488	1.523
Cadàvers rescatats	0	306
Causa de l'enfonsament	Cicló tropical	Col·lisió amb un iceberg

Avant la lettre, s'escau comentar, a més, que hem trobat adient afegir en el present número de *Singladures* aquestes notes referents al Valbanera per dos motius personals, el primer l'ascendent canari per part paterna del qui signa aquest escrit i la segona, la meua amistat amb els germans Barba Viu, descendents del malaurat Ascensi Barba i Pagès a la memòria del qual ret homenatge aquest treball³.

³ Els germans Barba Viu de Can Sèsio de Vilassar, serveixen el record d'aquesta i d'altres vivències familiars i han estat ells els que ens han proporcionat bona part de la documentació que hem emprat per elaborar aquest treball. A ells i a Núria Vendrell va dedicat aquest estudi.

RADIOGRAFIA DE LA TRAGÈDIA

El Valbanera era un vaixell de casc d'acer de 5.009 tones, 122 metres d'eslora i 15 de mànega, assolí una velocitat creuer de 12 nusos i podia transportar entre 1.200 i 1.300 passatgers. Pertanyia a la naviliera Pinillos des de la seva avarada a Glasgow l'any 1906 i fins el seu enfonsament l'any 1919 quan a causa d'un huracà va naufragar⁴. La nau duia el nom d'una Mare de Déu de la Rioja molt venerada per la família propietària de la *Compañía Pinillos*. La incorrecció ortogràfica del buc que des de la seva avarada donà el nom de "Valbanera" canviant la segona "v" per una "b", s'interpretà com un mal auguri ja que el patronímic correcte era el de la Mare de Déu de Valvanera, amb les dues "v".

El "Valbanera" acostumava a cobrir la ruta regular entre Espanya i Puerto Rico, Cuba i la costa del Golf dels Estats Units d'Amèrica i fou en una d'aquestes travessies amb destinació a Santiago de Cuba i La Habana que, la nit del 9 al 10 de setembre de 1919, perderen la vida 488 persones entre tripulació i passatgers (majoritàriament emigrants procedents de l'arxipèlag canari). Les restes de la nau foren localitzades dos dies després del trist esdeveniment pels guardacostes de la Marina dels Estats Units USS C203 a Half Moon Shoal prop de les Illes Tortugues entre Miami i Cuba. El vaixell es trobava a 12 metres de profunditat reposant sobre el costat d'estribord i sobresortien a la superfície les parts més prominents de la coberta de popa i els pescants i no quedava cap mena de rastre dels passatgers i tripulants que s'havien enfonsat amb la nau⁵.

Quan va salpar de Santa Cruz de La Palma, l'últim port d'escala abans de creuar l'Atlàntic, hi havia a bord 1230 passatgers i tripulants. La nau estava sota el comandament del capità Ramón Martín Cordero que havia abandonat el port de Barcelona el 10 d'agost de 1919 on s'havien carregat bales de cotó però no passatgers. Tres dies després de deixar el port de la ciutat comtal, el 13 d'agost, carregà a Màlaga vi, fruits secs, olives i 34 passatgers. L'endemà, el 14, pujaren a bord 521 persones més al port de Cadis. El 17 d'agost a Las Palmas de Gran Canaria embarcaren 259 passatgers, el dia 18, 212 persones més pujaren a bord

⁴ Torregrosa, José Luis: *El naufragio del Valbanera*. <http://www.mgar.net/cuba/valbanera.htm> (darrera consulta 20/01/2012).

⁵ Les restes de la nau, encara són visibles avui dia quan baixa la marea a l'extrem oriental dels Cayos de Florida.

a Santa Cruz de Tenerife i finalment, el dia 21, 106 passatgers més s'afegiren al port de Santa Cruz de La Palma.



▲ El Valbanera a Santa Cruz de la Palma.
En una aquarel·la feta poc abans de la seva desaparició

Com era habitual pel Valbanera, des de les Canàries la ruta havia de ser, per aquest ordre, San Juan de Puerto Rico, Santiago de Cuba, La Havana, Galveston i Nova Orleans. En abandonar les aigües canàries la nau duia a bord 1142 passatgers, la major part canaris, i 88 tripulants. Tot i que la major part del passatge comptava amb bitllet fins La Havana, foren 742 persones les que preferiren desembarcar abans al port de Santiago de Cuba, fet que els va salvar la vida. Fou una premonició? Segurament les causes que ho expliquen tenen més a veure amb les oportunitats laborals que aleshores oferia Santiago per davant de La Havana. Els qui salvaren així la vida, arran dels tràgics esdeveniments immeditadament posteriors, feren proliferar l'aparició de relats que ara serveixen les famílies dels supervivents⁶. Així les coses, el dia 5 de setembre el Valbanera va salpar de Santiago amb rumb a

⁶ Cfr. per exemple: Fuestes, Carlos: *Los ultimos de Cuba*. (2008) Ediciones Idea. Pp 92 i 93.

La Havana amb 488 persones a bord. Els darrers que varen tenir contactes amb el transatlàntic de la *Compañía Pinillos*, sembla ser que foren els navegants del “Manuel Calvo” que sortiren del port de Puerto Rico al mateix temps que el Valbanera⁷.

El dia 9 de setembre a la nit, els vigilants del Castillo del Morro, a l’entrada del canal que duu al port de La Havana, van rebre sol·licitud d’assistència de pràctic per mitjà de senyals lumínics en Morse, malgrat que des de feia hores el far emetia senyals anunciant que el port estava tancat per la mala mar, amb aquelles condicions climatològiques. Els vigilants insistiren amb senyals que el port estava tancat perquè no era segur accedir al canal. El capità Martín Cordero va respondre que intentaria capejar el temporal i que accediria al canal quan



▲ Entrada al port de La Havana amb el Castillo del Morro en primer terme.
Des d’aquí s’albiraren els darrers llums d’auxili del “Valbanera”

⁷ “El Sol. Diario independiente”; Dimecres 15 d’octubre de 1919. *Ha llegado el vapor correo “Manuel Calvo” procedente de América, y con destino a Cádiz. Sus tripulantes dicen que al emprender el viaje para América salieron al mismo tiempo que el “Valbanera”, de Puerto Rico para la Habana, llegando a este puerto el “Manuel Calvo” veinticuatro horas antes que el vapor naufragado. Agregan que el “Valbanera” pudo llegar a la vista del Castillo del Morro, dónde fue señalado por el vigía, pero el ciclón le impidió ganar el puerto.*

amainés. Però quan va amainar, la nau ja jeia a les profunditats sorrenques de Half Moon Shoal a les properes aigües americanes. El balanç fou aterrador, tots els que viatjaven en el “Valbanera”, moriren, no se’n salvà cap.

El naufragi causà un gran impacte sobre la població espanyola i és que no debades era la tercera nau que perdia la naviliera Pinillos en menys de tres anys, amb un total de 973 morts.

En un primer moment regnà la confusió informativa fins que, en els dies posteriors, s’anaren escatint els detalls i, lògicament, durant mesos la premsa anà arrossegant la notícia amb detalls que anaven donant llum a uns esdeveniments que des del principi s’havien anomenat amb el suggerent nom de “Misteri del Valbanera”. Arran de la desinformació d’aquells dies immediats a la desaparició de la nau, de les contradiccions dels diferents rumors que circulaven sobre el seu parador desconegut, aparegueren per tota Cuba relats que han contribuït a donar un halo misteriós al naufragi del Valbanera⁸.

ASCENCI BARBA I PAGÈS, EL MESTRE D’AIXA DEL “VALBANERA”

Com ja hem dit més amunt, tots els que anaven a bord del transatlàntic moriren. Aquesta xifra fou de 488 persones entre passatge i tripulació. Entre els tripulants del Valbanera cal destacar la pèrdua d’un dels seus tècnics, concretament d’un fuster d’arrels maresmenques. Ascensio Barba, mestre d’aixa masnoví d’ascendència Vilassarenca, fou una de les víctimes mortals de la nau, per causa del cicló tropical, en una hora difícil de precisar situada entre el 9 i el 10 de setembre de 1919 en aigües situades entre les costes de Cuba i dels Estats Units. Com tots els Ascensis de Can Barba, l’Ascensi Barba i Pagès era més conegut per tots els seus amics i parents com Sènsio.

El fuster-mestre d’aixa era, encara en l’època de la marina transatlàntica de bucs de ferro, un dels càrrecs més importants de cada embarcació. El fuster estava just per sota de l’oficialitat, a cavall dels càrrecs de responsabilitat i de govern de la nau i dels mariners rasos i gràcies a aquest fet, els fusters o mestres d’aixa disposaven de camarot propi i no havien de compartir dormitori amb la resta de la

⁸ Barnet, Miguel: *Gallego*. (1985) Ed. Letras cubanas. Pp. 109-111.

tripulació⁹. El fuster, al marge de les reparacions del mobiliari i l'instrumental de fusta en el cas que puntualment fossin necessàries, es cuidava diverses vegades al dia de sondar les bodegues per controlar els nivells d'entrada d'aigua al buc. Una altra feina molt important que duia a terme diàriament el fuster era la del control de la corredera. La corredera era una hèlix que actuava de comptaquilòmetres i permetia saber les distàncies recorregudes en un cert lapse de temps i per tant permetia afinar la posició de la nau en alta mar i predir l'arribada a port. També era feina del fuster hissar les banderes i gallardets de protocol quan la nau albirava altres embarcacions en alta mar per tal de fer saber les intencions pròpies i conèixer també les de les naus que se'ls anaven creuant durant els viatges. En la càrrega i descàrrega als ports, que es feia amb grues, sovint els embalatges patien desperfectes i era feina del fuster vetllar pel bon estat dels contenidors per tal que la càrrega arribés en perfecte estat al port de destinació.



◀ Ascensi Barba en una fotografia d'estudi de poc abans de la seva partença en la fatídica singladura del Valbanera.

Com una macabra premonició el fotògraf optà per reproduir en el fons la coberta d'una nau. (Fons Barba Viu)

⁹ Els càrrecs d'importància que formaven part de la tripulació més enllà dels simples mariners eren per aquest ordre: Ramon Martín (Capità); Pedro García (1er oficial); Fernando Puiggarí (2on oficial); José terra (3er oficial); Plácido Gonzalez (capellà); Florentino Zurbarán i Enrique Santamaría (agregats); Enrique Acuña (sobrecàrrec); Luciano De la Mora i José Yañez (telegrafistes); Andrés Taboada (ajudant de sobrecàrrec); Miguel Márquez (practicant); Manuel Moya (contramestre); José Monpo (guardià) Ascensi Barba (fuster).

En les relacions nominals de tripulants i passatgers morts que aparegueren en la premsa els dies següents, per exemple a l'especial monogràfic sobre el naufragi de *La Emigración Española* del 30 d'octubre de 1919¹⁰, hem localitzat un tal Arsenio Barba. No hi ha dubte que tenint en consideració que aquest nom va associat a la figura del fuster de bord en realitat es tractava d'Ascensi Barba, en Sènsio. És doncs un error de redacció o de tipografia. Fos com fos, l'error és fàcilment comprensible per la semblança sonora d'ambdós noms. Tal vegada la relació oficial que oferí el Ministeri de Marina a la premsa ja contenia aquest error, fet que causà la seva repetició de forma recurrent en tots els rotatius que se'n feren ressò. Aquesta incorrecció s'ha anat reproduint erròniament a diverses publicacions no només en les d'època sinó que també en obres molt més recents com ara als acurats estudis de Fernando Echegoyen¹¹.



◀ Retall de premsa de la pàgina 7 de *El dia*, *diario de la noche* 20/09/1919. Hem evidenciat amb una lupa d'augment l'error (Arsenio – Ascensio) en la relació nominal dels naufragats.

¹⁰ *La Emigración Española* 30/10/1919. Núm 20. P.155. *Las tragedias del mar. Naufragio del Valbanera. Cuatrocientos españoles ahogados*. A tall d'exemple, són altres diaris que presenten el mateix error: *El imparcial*, *diario liberal* 20/09/1919; *El dia*, *diario de la noche* 20/09/1919.

¹¹ García Echegoyen, Fernando: *El misterio del Valbanera*. Madrid (1997). Ed. Aguilar. 142 Pp.

LA EMIGRACIÓN ESPAÑOLA

VIDA ESPAÑOLA EN EL EXTRANJERO

Año VII

Madrid 30 de Octubre de 1919

Núm. 20

LAS TRAGEDIAS DEL MAR

Naufragio del "Valbanera"

Cuatrocientos españoles ahogados.

Momentos de dolor.

La vida tiene situaciones crueles como la que ha creado en nosotros la pérdida del vapor «Valbanera», y con él la de centenares de compatriotas que, esperanzados, se dirigen a tierras extrañas en busca de lo que en la suya les falta. Tan brusca como inesperada ha sido la irreparable pérdida, que lleva a centenares de familias el luto y la desolación.

Descansen en paz las víctimas del trabajo, y reciban sus familiares, así como la Casa armadora, nuestro efusivo pésame, con la expresión de nuestro anhelo de que la fatalidad se aleje definitivamente de sus hogares.

Características.

El transatlántico *Valbanera* fué construido en los Astilleros de Glasgow el año 1906. Desplazaba 5.000 toneladas, y media 320,7 pies ingleses de eslora, 48 de manga y 215 de puntal.

El barco se llamaba así en recuerdo a la Virgen que se venera en la Rioja, y por la cual siente una gran devoción la familia Pinillos.

Durante mucho tiempo efectuó el servicio de Barcelona a Buenos Aires, con escala en Cádiz. Cuando la escasez de trigo en España se acentuaba, trajo en diversos viajes sus amplias bodegas abarrotadas de este cereal.

La Compañía Pinillos ha perdido durante los tres últimos años, por accidentes marítimos, tres grandes barcos: el *Príncipe de Asturias*, el *Pío IX* y el *Valbanera*, que valían unos treinta millones de pesetas.

Material de salvamento.

Los elementos de salvamento con que contaba el *Valbanera*, según datos oficiales que constan en la Inspección de Emigración de Barcelona, por la cual había sido reconocido detenidamente el día 8 de agosto, antes de emprender el viaje en que ha naufragado, eran los siguientes:

Doce botes salvavidas grandes y dos pequeños, capaces en conjunto para 491 personas. Una balsa salva-

Itinerario.

Su ruta en este viaje era: Barcelona, Málaga, Cádiz, Canarias, Puerto Rico, Santiago de Cuba y Habana.

Salió de Cádiz el 15 de agosto. Conducía varios miles de toneladas de carga de Cataluña, Andalucía y otras regiones.

El *Valbanera* salió de Las Palmas el 18 de agosto, para Tenerife. En éste y otros puertos de las Canarias embarcó 300 pasajeros.

Muchos de los pasajeros canarios eran labradores que iban a trabajar a la zafra de Cuba.

Debia llegar a la Habana, procedente de Santiago de Cuba, el día 5 de septiembre.

La tripulación.

He aquí la relación de los tripulantes:

Capitán, D. Ramón Martín; primer oficial, Pedro García; segundo, Fernando Puiggali; tercero, José Terra; capellán, Plácido González; agregados, Florentino Zurbarán y Enrique Santamaría; sobrecargo, Enrique Acuña; telegrafistas, Luciano de la Mora y José Yañez; ayudante sobrecargo, Andrés Taboada; médico, José Oliva; practicante, Miguel Márquez; contramaestre, Manuel Moya; guardián, José Mompo; carpintero, Arsenio Barba; marineros: José Fernández, Mariano García, Juan Montoya, Antonio Linares, Domingo Vidal, Carlos Herrero; mozos: Carlos Pantalla, Jaime Gilbert, Manuel Rodríguez, Miguel Vida, Antonio Real, José Domínguez, Miguel Salmerón; primer maquinista, Pedro Arrieta; segundo, Alejandro Conde; tercero, Juan Caselles; cuarto, Simón Olcata; ayudante, Tomás Mota; electricista, Juan Madrina; pañolero, Francisco Pereira; cabo planchas, Isidoro López; engrasador, Vicente Ballester; calderero, Elías Durán; fogoneros: Segundo González, Eduardo Herrero, Saturnino Molinero, José del Río, Adolfo Gandall, Antonio Moreno, José López y López, José Gallardo; paleros: Manuel Fernández, Juan Rodríguez, José Muñoz, Antonio Torres, Miguel López, Andrés Montoya; mayordomo, Federico Fuentes; cocineros: Antonio Escandell, Guillermo Caba, José Caparrós, José Alemany, José Romero, Ángel Caba, Manuel Rey; panaderos: José Estellez, José Gamala, Lázaro Goyaslegui; camarera, Casiana Rodríguez; enfermero, Florencio Pérez; camareros: Ángel López, Ramón Pallín, Santiago Quiroz, José Perromo, Juan Fernández Gómez, Ignacio Altamirano, Juan Crespo Fernández, Jenaro Leznen, Enrique Ruiz.

Inicialment, en el fatídic viatge també hi havia d'anar el seu pare, Joan Barba Suñé, que també era fuster, però per un imprevist d'última hora, finalment no hi embarcà. Sortosament Joan Barba salvà la vida. No pogué fer el mateix el seu fill Ascensi que deixà aquest món als 22 anys d'edat. Joan Barba romangué al Masnou, perquè en els anys dels deu als vint del segle XX, de feina a terra ferma als fusters de Vilassar i Masnou no els en faltava, atès que era el gran moment del fenomen de l'estiueig i calia arranjar moltes cases i el seu mobiliari per els "escarabatons" barcelonins així com també tenir cura dels "toldos" de la platja i en la construcció de les casetes dels banyistes¹².

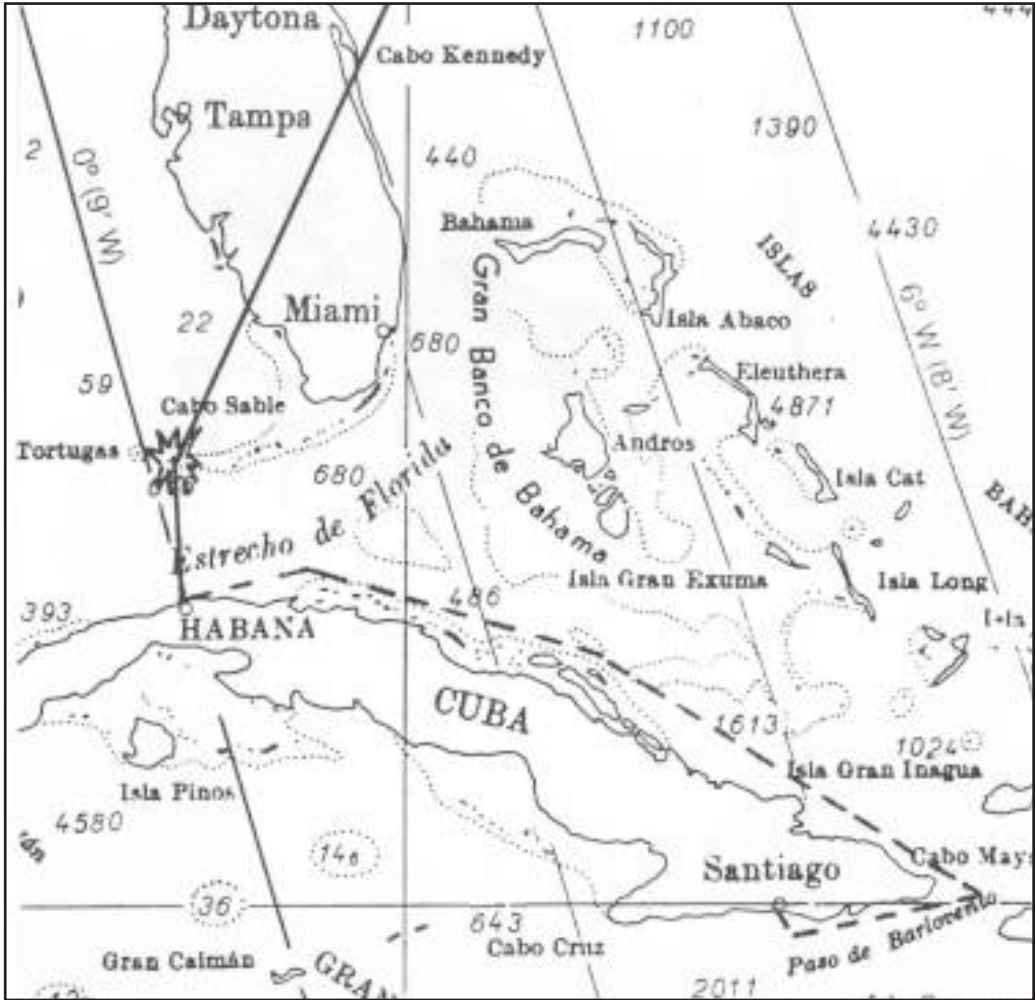
A can Barba, dels Barba de Masnou, sempre quedà el record de l'anècdota que la mare d'Ascensi, Rosa Pagès, en el moment del naufragi sentí que la cridaven, ella adreçant-se a la seva filla i germana d'Ascensi, respongué: que vols? Però no era pas ella qui demanava per la mare i un calfred feu sentir a la mare un mal presagi; dies després arribaren les notícies de la premsa i arran d'aquestes, les esqueles i les mostres de condol. Som conscients que aquestes paraules poden suscitar cert descrèdit però també les reproduí literalment Carles Maristany¹³ fa uns mesos al butlletí *Gent del Masnou* i Núria Vendrell, una vilassarenca filla d'una neboda d'Ascensi Barba, de viva veu ens ho ha confirmat fa uns dies.

Les nebodes d'Ascensi, que l'any 1919 eren petites, van seguir esperant que tornés l'oncle d'Amèrica; possiblement el fet de no haver recuperat el cadàver accentuà la sensació d'espera inacabada durant tota la vida dels familiars. Arran d'aquest trist esdeveniment, els cosins d'Ascensi que també navegaven, passat el tràgic succés, anaren abandonant la vida i feina a alta mar i anaren dedicant-se a la fusteria de terra ferma.

A l'igual que de la resta dels tripulants i del passatge, ignorem com foren els darrers moments vitals d'Ascensi Barba durant el naufragi. Si el fatídic succés fou ràpid o lent, si fou una gran ona la que escombrà la nau, si un tifó succionà la nau mar endins o foren els corrents que dugueren a la deriva el vaixell, mai no ho sabrem. L'anàlisi forense de les dades històriques així com la prospecció de la mateixa nau, que encara és visible quan baixa la marea al lloc del seu definitiu

¹² Serrano Méndez, Alexis: *L'abans recull gràfic. Vilassar de Mar. 1852-1965*. Pp 32-33.

¹³ Marsitany, Carles: *Dolça mare*. "Gent del Masnou, Butlletí Gent del Masnou" 3a època, núm. 289 Juliol-agost del 2011. Pp 26-27.



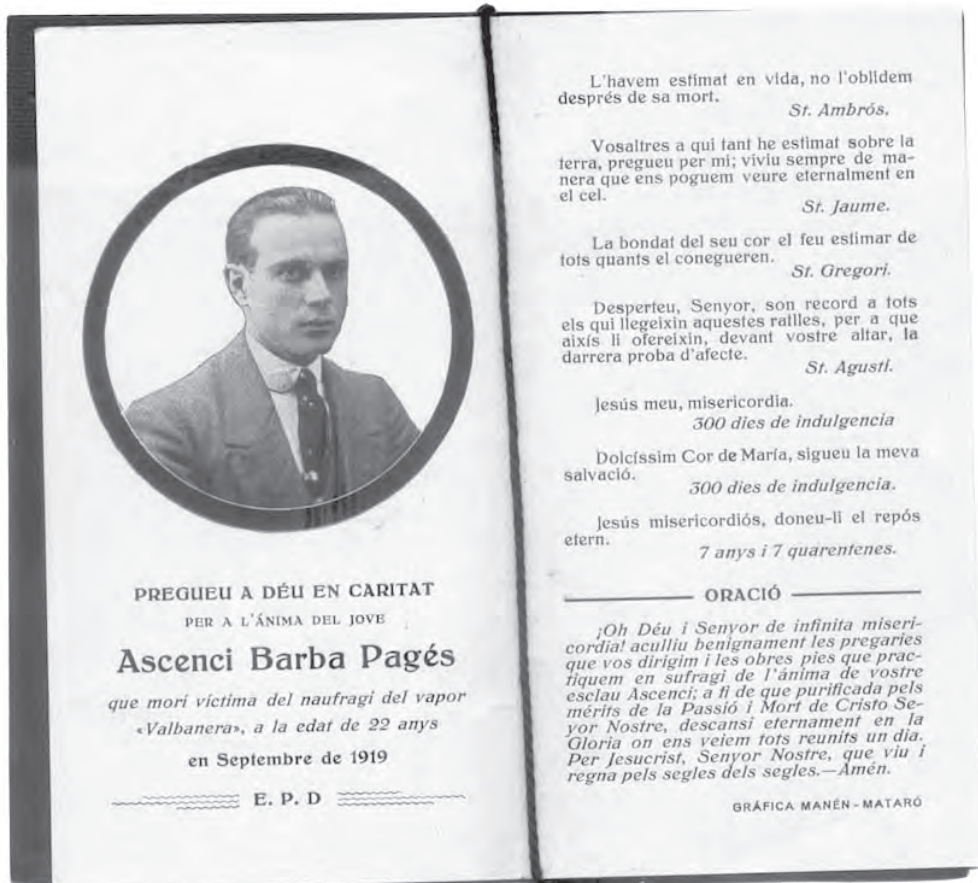
▲ Carta nàutica amb la localització del derelict.

ancoratge, gairebé cent anys després, no han permès determinar els detalls del seu trist final, fet que contribueix a mantenir l'aura misteriosa dels fets. Segurament mai més sabrem quines foren les causes últimes de la catàstrofe, si s'hauria pogut evitar, tampoc sabrem què sentiren, què pensaren i com patiren els naufrags. Tot això encara forma part del misteri del Valbanera i segurament així serà per sempre més. La veritat de tot plegat descansa al fons de les aigües traïdores de les Antilles, formant part de l'innombrable gruix de llegendes del Carib.



◀ Coberta del recordatori de la defunció d'Ascenci Barba. (Fons Barba Viu)

▼ Interior del recordatori de la defunció d'Ascenci Barba. (Fons Barba Viu)



BIBLIOGRAFIA

BARNET, Miguel: *Gallego*. (1985) Ed. Letras cubanas. 271 Pp.

DEL PINO SUÁREZ, Estrella: *Sombras del Valbanera*. (2000) Ediciones Cardeñoso. 382 Pp.

DÍAZ LORENZO, Juan Carlos: *La Palma, escala en la ruta de América*. Madrid (2001).

DÍAZ LORENZO, Juan Carlos: *Valbanera, viaje a la eternidad: historia y leyenda de una tragedia*. (1997) Ed. Idea. 62 Pp.

FUESTES, Carlos: *Los ultimos de Cuba*. (2008) Ediciones Idea. 149 Pp.

GARCÍA ECHEGOYEN, Fernando: *El misterio del Valbanera*. Madrid (1997). Ed. Agualarga. 142 Pp.

GARCÍA ECHEGOYEN, Fernando: *Naufragio: Crónicas del mar y la muerte*. (1993) Ed. F.J. García. 170 Pp.

LEAL CANALES, José: *El Valbanera o la Esperanza*. (1989) Universitas Editorial. 47 Pp.

LÓPEZ ISLA, Mario Luís y VÁZQUEZ SEARA, Esther Lidia. *Valbanera. El Titanic de la emigración canaria (en la prensa de la época)*. Santa Cruz de Tenerife (2000).

MARSITANY, Carles: *Dolça mare*. “Gent del Masnou, Butlletí Gent del Masnou” 3a època, núm. 289 juliol-agost del 2011. Pp 26-27.

MARSITANY, Carles: *Cendres i flors*. “Gent del Masnou, Butlletí Gent del Masnou” 3a època, núm. 289 setembre del 2011. Pp 26-27. (rectificació del treball anterior).

SERRANO MÉNDEZ, Alexis: *L’abans recull gràfic. Vilassar de Mar. 1852-1965*. El Papiol (2007) Ed Edfadós.

TORREGROSA, José Luís: *El naufragio del Valbanera*. <http://www.mgar.net/cuba/valbanera.htm> (darrera consulta 20/01/2012).