

LUZ DE BOI: LA DESAFORTUNADA HISTORIA DE 43 ALMERIENSES EN LA TRAGEDIA DEL «PRÍNCIPE DE ASTURIAS»

ALFONSO VICIANA MARTÍNEZ-LAGE

Escritor

Hay historias que conmueven y la que me dispongo a narrar es, sin duda, una de ellas. Son los últimos momentos del trasatlántico español «*Príncipe de Asturias*», la peor tragedia acontecida en la historia de la navegación española. No sin razón ha sido denominado el «*Titánic Español*», y no por falta de originalidad sino por la gran similitud que ambos naufragios comparten. Ocurrió una aciaga noche de marzo de 1916, muy lejos de nuestra tierra, en Ilhabela, Estado de Sao Paulo, Brasil.

Sin embargo y, por ello, este relato engrosa las páginas de este libro, muchos de sus protagonistas fueron almerienses.

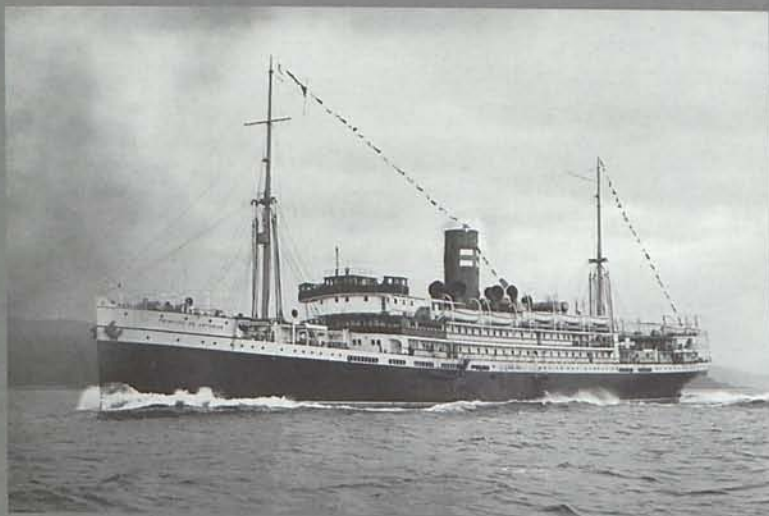
El trasatlántico «*Príncipe de Asturias*» zarpó de Barcelona el día 17 de febrero de 1916, con destino a Brasil, Uruguay y Argentina. El día 19, tras hacer escala en Valencia, el impresionante trasatlántico entra por la bocana del puerto de Almería, donde embarcan 53 pasajeros en su gran mayoría emigrantes del Levante almeriense de los pueblos de Tabernas, Sorbas, Albánchez, Turre, Níjar y Turrillas, en busca de nuevas oportunidades en Sudamérica. Después de recalar en Cádiz y Canarias, el buque se adentra en el océano Atlántico transportando a 588 personas, 395 pasajeros y 193 miembros de la tripulación. Era su sexto viaje entre la ciudad Condal y Buenos Aires.

Tras una travesía sin incidentes, el día tres de marzo alcanza las costas del Cono Sur. La llegada al puerto brasileño de Santos, su primer destino, estaba prevista para la noche del día 4 de marzo. Sin embargo, un temporal al alza con cielo

encapotado y chubascos esporádicos impidió que se pudiera utilizar el sextante. El lujoso trasatlántico navegó por estima durante todo el día y con menor velocidad de la acostumbrada, por lo que el retraso se hizo inevitable.

Al caer la noche, el temporal arrecia y los relámpagos y chubascos se suceden con violentas rachas de viento del suroeste que encrespan una fuerte marejada.

El capitán del buque, el vasco José Lotina Abrisqueta, hombre experimentado y uno de los mejores oficiales de la naviera Pinillos Izquierdo, no puede conciliar el sueño. Preocupado, abandona su cama-



El «*Príncipe de Asturias*» fue el trasatlántico más moderno y lujoso de la marina mercante española del momento y uno de los mayores buques de pasaje europeos. Perteneciente a la naviera Pinillos Izquierdo y Compañía, el buque con una eslora de 160 metros y 20 de manga, fue construido en 1914 en los astilleros Kingston, de Glasgow. Desplazaba 1600 toneladas a una velocidad máxima de 19 nudos. Protegido por un doble casco y diseñado con compartimentos estancos, fue considerado por sus creadores un buque insubmersible.



Capitán José Lotina

No hay tragedias exentas de leyendas y especulaciones. Mucho se ha escrito sobre el naufragio del «*Príncipe de Asturias*» intentando explicar el accidente. Aún reconociendo algunas dudas sobre lo ocurrido, la causa más aceptada fue el mal funcionamiento de la aguja magistral, es decir, la brújula magnética, debido al fuerte aparato eléctrico que acompañó a la tormenta la nefasta noche del 5 de marzo de 1916. Los fallos en la medición del rumbo, más la navegación por estima, al no poder utilizar el sextante, provocó que el buque navegase errático y se cerrase demasiado a costa. La mar gruesa y la densa niebla que reinaba en la zona hicieron el resto.

rote y sube al puente de mando. Pregunta a los oficiales de guardia si han divisado el faro de Boi, referencia nocturna fundamental en la aproximación al puerto de Santos. Contestan que no y advierten a su capitán que la visibilidad ha disminuido considerablemente en las últimas dos horas. El propio Lotina sale a cubierta y analiza con el rostro serio el fuerte temporal por el que navega.

Ahora son las 4:00 horas de la madrugada del domingo 5 de marzo de 1916. La mayor parte del pasaje duerme ajeno a lo que el destino les depara. Otros viajeros, los de primera clase, entre los que hay personajes de la alta sociedad española, apuran la fiesta de Carnaval en el lujoso salón del buque. A pesar de las inclemencias del tiempo, se respira paz y tranquilidad.

Sin embargo, el puente de mando, a las órdenes del capitán Lotina, es un hervidero de nervios. Buscan con desesperación los destellos de luz del faro de la Punta de Boi. Saben que están cerca y que a pesar del mal tiempo debe verse ya por el través de estribor. El capitán conoce la peligrosidad de la costa y de las aguas por donde transita, cuajada de bajíos y frecuentada por fuertes y enérgicas corrientes marinas. La niebla ha espesado y los chubascos se suceden con fuertes ráfagas de viento. El oleaje ruge y golpea con violencia el casco de la nave, haciéndola cabecear. La visibilidad es cada vez más reducida y apenas se vislumbra la proa del buque. Pasan unos minutos tensos. El capitán pide que se toque la sirena del barco y se reduzca la velocidad. En la soledad

oscura de la noche tres silbatos consecutivos, sostenidos y broncos, rompen el silencio. El oficial de guarda Rufino Onzain coge de nuevo los prismáticos y otea el horizonte, mientras que el capitán Lotina revisa la carta náutica desplegada sobre la mesa, repasa las anotaciones y sitúa mentalmente la posición del buque, o cree hacerlo.

—¿Se ve el faro?— pregunta angustiado el capitán, convencido de que están muy cerca de él.

No hay respuesta y sí una mirada intensa, cargada de preocupación. En ese instante, una corazonada le sobreviene a Lotina. Un mal palpito. Es marino con experiencia y sabe que algo no va bien.

Pide al timonel que vire el rumbo del barco cinco grados a babor. Vuelven a sonar las sirenas. Los minutos pasan tensos. Clava de nuevo su mirada en la carta náutica. Rumbos, derrotas, distancias, latitudes y longitudes ocupan su mente, en un torbellino de ideas rápido y atosigante. Cree saber su posición o sólo lo intuye. No está seguro de sus cálculos, concluye. Estira el cuello y pasa la palma de la mano por su frente sudorosa. Pide otro cambio de rumbo de cinco grados a babor, presintiendo que está muy ceñido a la costa. Fue entonces cuando los dos oficiales de guardia se quedan estupefactos. El capitán Lotina también. La luz de Boi aparece en la densa niebla. Son dos destellos rápidos de luz, chas-chas, pero no por estribor como esperaban, sino por proa y a menos de una milla de distancia. De repente, un relámpago ilumina la esbelta pared acantilada que se eleva frente a ellos a cuya base se dirige el trasatlántico a una velocidad de 10 nudos. Lotina traga saliva sin entender nada de lo que está ocurriendo y comienza a dar órdenes desesperadamente:

—«*Atrás toda*» y «*todo a babor*»,—grita— con la intención de variar la derrota y esquivar los peligrosos arrecifes que existen bajo el entrante rocoso.

Los oficiales se observan inquietos. Un silencio estremecedor se adueña del puente. El capitán siente un sudor frío y desabrocha el nudo de su corbata, después resuella. El buque comienza a virar lentamente a babor, pero es demasiado tarde y Lotina lo sabe. Otro relámpago ilumina el reborde montañoso que cae a pico sobre el mar, una pared de roca negra y siniestra. A Lotina se le encoge el corazón, se lleva

las manos a la cara deslizándolas hacia abajo lentamente. Resuella de nuevo.

—No puede ser —dice en voz baja apretando los dientes.

Dos más dos siempre han sido cuatro, pero esta vez han sido cinco y él no se ha dado cuenta ni siquiera lo ha previsto. ¡Maldita tormenta, maldita carta náutica y maldita navegación de estima!, que lo ha llevado al abismo como al menos avezado de los alumnos novatos de la Escuela Náutica.

De repente un gran impacto con un ruido ensordecedor sacude al trasatlántico de proa a popa haciéndolo saltar fuera del agua. Después, las 16.500 toneladas métricas del trasatlántico caen a plomo sobre el escollo que le ha hecho brincar por los aires. El casco del buque se desfonda con una brecha de 44 m. Unos segundos después el capitán Lotina observa horrorizado como la proa está anegada de agua y la popa se levanta dejando las hélices al descubierto.

Lotina da orden de arriar los botes salvavidas y pide al radio-telegrafista que envía un mensaje de

socorro. Pero sabe que no hay nada que hacer. El buque está herido de muerte.

—Todo está perdido... ¡Dios mío! Pobre gente —son sus últimas palabras antes de morir arrastrado por una ola que barre el puente de lado a lado.

Son las 4:15 horas de la madrugada. El agua entra a raudales por los compartimentos del barco y se oyen varias explosiones. Las calderas estallan. Comienzan a oírse gritos. Algunas personas, las que no han quedado atrapadas o han muerto por las explosiones, abandonan sus camarotes y deambulan aterrizados por los pasillos, sin saber qué ocurre ni a dónde dirigirse. Una nueva explosión sacude el interior del buque y el trasatlántico queda a oscuras. El pánico se apodera del barco.

Unos minutos después, a las 4:20 horas del 5 de marzo de 1916, el «Príncipe de Asturias» desaparece bajo el mar engullido por las aguas negras y tenebrosas de una noche aciaga frente a la Punta de Pirabura, a escasa distancia del faro de Boi y muy cerca de su destino, la ciudad brasileña de Santos, llevándose consigo la vida de 445 personas.



María Ramona López Molina es sobrina de Josefa Molina Berver y prima hermana de María, José y Joaquín:

«Mi madre y Josefa eran hermanas. Yo nací en 1919 y aún no vivía cuando se produjo la tragedia. Pero aquel accidente marcó a mi familia de por vida. Viajaban con toda la ilusión del mundo para reunirse con mi tío Juan que ya trabajaba en la ciudad de Santos en Brasil. Mi madre contaba que cuando ayudaba a su hermana a preparar las maletas para el viaje, Josefa tuvo un mal presentimiento. Le confesó que algo no le agradaba de aquella marcha. No sabía explicar que era lo que le desasosegaba. Pero había algo que no le gustaba del viaje. Tal vez la nostalgia por perder su tierra y a la familia que quedaba en Albánchez. La esperanza por comenzar una nueva vida con su marido y sus tres hijos lejos de la penuria y miseria que había en el pueblo, la convenció a realizarlo».

Años después, la propia María Ramona, sus hermanos y su madre también hubiesen viajado a la Argentina para reunirse con su padre, que trabajaba como panadero en Buenos Aires:

«La tragedia sufrida por mis primos y mi tía, quitó las ganas a mi madre de hacer un viaje tan largo. Desde entonces he vivido siempre en Albánchez, cultivando la tierra primero y después regentando un bar» —comentó María Ramona cuando la entrevisté un lluvioso día en otoño de 2010. Con unos ojos de una viveza extraordinaria, y una gran lucidez me insistió en que visitara el cementerio, donde un monolito recuerda a los 14 paisanos de Albánchez que perdieron la vida en este naufragio.

A la mayor parte del pasaje la muerte le sorprendió durmiendo. La explosión de las calderas reventó el interior del barco y muchas de las vidas que transportaba. La entrada masiva de agua hizo el resto. Muy pocas personas escaparon del interior del buque y las que lo lograron murieron ahogadas en el exterior, golpeadas contra los arrecifes por el fuerte oleaje o arrastradas por el remolino que la nave generó al hundirse. Sólo dio tiempo a soltar un bote salvavidas con 17 personas a bordo.

A la mañana siguiente, el mercante francés Vega procedente de Marsella y con destino a Santos, se topa con los restos de la tragedia. Cientos de objetos y varios cadáveres flotan en el agua. Los oficiales del vapor Vega empalidecen, conscientes de que aquello es un naufragio. El buque reduce su velocidad y comienzan las labores de búsqueda y rescate. Unos minutos más tarde, la tripulación del carguero galo recoge a los supervivientes que se encontraban a la deriva en el bote salvavidas y a otros que encuentran agarrados a los escombros que flotan en el mar.

La noticia, aparecida el día 8 de marzo en los periódicos almerienses «*La Crónica Meridional*» y «*La Independencia*», causa una auténtica conmoción en la sociedad de Almería, sabedora de que en el desgraciado trasatlántico viajaban numerosos paisanos.

Tres días más tarde, un cablegrama procedente de la ciudad de Santos, en Brasil, llega a las redacciones de estos diarios, confirmando la tragedia sufrida por el buque: 318 pasajeros han perecido ahogados, es decir, el 80% del pasaje, más 107 hombres de la tripulación.

Unos días después, la negra nómina se incrementará hasta completar las 445 vidas que se ha tragado el mar en sólo cinco minutos. Únicamente sobrevivieron 143 personas, 57 pasajeros y 86 tripulantes, entre ellos el oficial Rufino Onzain, persona que resultaría esencial para explicar lo sucedido.

De los 43 almerienses que viajaban en el barco murieron 40, salvándose únicamente el camarero del buque José Marín, de Almería capital, y los pasajeros Fernando Usero Cruz, de Turrillas, y José Torres Torres, natural de Sorbas.



Josefa Molina y sus hijos murieron ahogados en el *Príncipe de Asturias*

Todo el pasaje almeriense viajaba en tercera clase y era de procedencia muy humilde, en su mayor parte jornaleros que emigraban a Sudamérica en busca de nuevas oportunidades de trabajo. Un mal día les truncó sus ilusiones. Un bajío y un océano embravecido, la vida.

Encarnación Pérez González y sus dos hijas, Rosa y María, naturales de Benitagla, perdieron el barco. Unos instantes antes de que el trasatlántico zarpase, alcanzaron el muelle del puerto de Almería donde estaba atracado. Subieron las escalinatas, cuando el trasatlántico anunciaba su partida con varios silbatos, ante la mirada expectante de los familiares que despedían a sus seres queridos y los curiosos que se agolpaban en el Puerto para admirar la lujosa nave. Pero el médico del buque, el sevillano Francisco Zapata, se negó a reconocerlas, requisito necesario para embarcar, para no demorar la marcha del buque. Encarnación y sus hijas vieron con desolación y lágrimas en los ojos la partida del «*Príncipe de Asturias*», cuyos billetes habían conseguido tras vender la única tierra que tenían en su pueblo. Sin embargo, aquel retraso les salvó de una muerte más que segura.

RELACION DE PASAJEROS ALMERIENSES EN EL TRASATLÁNTICO PRINCIPE DE ASTURIAS. MARZO DE 1916

NOMBRE	EDAD	VIAJERO	PROCEDENCIA	SUERTE
Rafael Escudero	—	Tripulación (3º maquinista)	Almería	Fallecido
José Marín	—	Tripulación (Camarero)	Almería	Superviviente
DESTINO SANTOS (BRASIL)				
Miguel Linares García	44	Tercera Clase	Albánchez	Fallecido
Carmen Palenciano Molina	38	Tercera Clase	Albánchez	Fallecida
Miguel Linares Palenciano	17	Tercera Clase	Albánchez	Fallecido
Rogelio Linares Palenciano	16	Tercera Clase	Albánchez	Fallecido
Antonio Linares Palenciano	14	Tercera Clase	Albánchez	Fallecido
Guillermo Linares Palenciano	12	Tercera Clase	Albánchez	Fallecido
María Linares Palenciano	8	Tercera Clase	Albánchez	Fallecida
Juan Linares Palenciano	6	Tercera Clase	Albánchez	Fallecido
Carmen Linares Palenciano	2	Tercera Clase	Albánchez	Fallecida
Serafin Linares Palenciano	1	Tercera Clase	Albánchez	Fallecido
María García García	20	Tercera Clase	Albánchez	Fallecida
María Cortés García	1	Tercera Clase	Albánchez	Fallecida
Francisco Capel Miras	49	Tercera Clase	Huércal de Almería	Fallecido
Baldomero Cárdenas	26	Tercera Clase	Alboloduy	Fallecido
Isabel París Hernández	22	Tercera Clase	Níjar	Fallecida
Isabel Campoy París	2	Tercera Clase	Níjar	Fallecida
DESTINO BUENOS AIRES (ARGENTINA)				
Félix García González	31	Tercera Clase	Bédar	Fallecido
Juan Fernández Asensio	10	Tercera Clase	Bédar	Fallecido
Josefa Molina Belver	31	Tercera Clase	Albánchez	Fallecida
María Belver Molina	11	Tercera Clase	Albánchez	Fallecida
José Belver Molina	7	Tercera Clase	Albánchez	Fallecido
Joaquín Belver Molina	5	Tercera Clase	Albánchez	Fallecido
José Rodríguez García	16	Tercera Clase	Sorbas	Fallecido
José Torres Torres	18	Tercera Clase	Sorbas	Superviviente
Juan Peña Martínez	16	Tercera Clase	Sorbas	Fallecido
Wilfredo Carmona López	16	Tercera Clase	Beires	Fallecido
Fernando Usero Cruz	33	Tercera Clase	Turillas	Superviviente
Fernando Martínez Lirola	24	Tercera Clase	Tabernas	Fallecido
Juan Soriano Bascuña	—	Tercera Clase	Níjar	Fallecido
José Rodríguez Viruega	26	Tercera Clase	Níjar	Fallecido
Gaspar Morilla Hernández	22	Tercera Clase	Níjar	Fallecido
Juan Aguilera Mora	51	Tercera Clase	Fondón	Fallecido
Ana Sánchez Casado	27	Tercera Clase	Turre	Fallecida
Antonio Balcázar Torres	27	Tercera Clase	Almería	Fallecido
Rosario Guevara Cervantes	24	Tercera Clase	Almería	Fallecido
Antonio Balcázar Guevara	2	Tercera Clase	Almería	Fallecido
Manuel Morales Santander	25	Tercera Clase	Abla	Fallecido
Ventura Martínez Pérez	31	Tercera Clase	Sorbas	Fallecido
María Franco Domenech	25	Tercera Clase	Albánchez	Fallecida
DESTINO MONTEVIDEO (URUGUAY)				
Francisco Castaño Martínez	47	Tercera Clase	Bédar	Fallecido
Alonso Castaño Aliaga	18	Tercera Clase	Bédar	Fallecido

FUENTES: *La Crónica Meridional* (1916); www.naufragios.net; y García Novell, F. (2009).

Entre los casos más dramáticos está la muerte de la familia Linares Palenciano, procedente del municipio de Albánchez. El matrimonio y sus ocho hijos perecieron ahogados en la tragedia.

También de Albánchez era Josefa Molina Belver y sus tres hijos, María de 11 años, José de 7 y Joaquín de 5. Viajaba para reunirse con su marido, Juan Belver Granero, que ya trabajaba en la ciudad de Santos.

Un monolito coronado con una cruz de mármol blanco rememora el siniestro en el centro del cementerio de Albánchez.

Una coordenada geográfica se ha perpetuado en la historia negra de la navegación española: El lugar de la tragedia donde yacen en el silencio oceánico los restos del trasatlántico y las 445 almas que viajaban en él, muy cerca de la ciudad de Santos, donde el «*Príncipe de Asturias*» desgraciadamente nunca atracó.

Cuarenta de aquellas víctimas fueron almerienses, paisanos llenos de ilusión por iniciar una nueva

vida, lejos de la penuria y la miseria de la Almería de principios del siglo XX. Sirva este relato para recordar su memoria, la historia olvidada de un buque que transportaba vidas y, sobre todo, el sueño y anhelo de quienes vieron allende de los mares la esperanza viva de un futuro mejor.

BIBLIOGRAFÍA

GARCÍA ECHEGOYEN, F.J. (2010): «El naufragio del Príncipe de Asturias». En www.naufragios.net

GARCÍA NOVELL, F. (2009): «Naufragio». Colección Novela Histórica. Ed. La Esfera de los Libros, S.L. Madrid.

LA CRÓNICA MERIDIONAL. Año 1916. Almería.

LA INDEPENDENCIA. Año 1916. Almería.

www.vidamartitima.com

www.planetasapiens.com

A Ramón Aguilar Trujillo, capitán de la Marina Mercante, que del mar supo hacer camino.



Monumento a las víctimas en Albánchez