



Imagen 1.-Faro de Punta Camarinal, desde donde se ha podido divisar multitud de naufragios. Foto: Ildefonso Sena

Accidentes marítimos en aguas cercanas a Tarifa en el siglo XIX

Juan Manuel Ballesta Gómez

Tarifa, emplazada en una gran avenida marítima que a su vez es geográficamente un estrecho -comunicación de un océano y un mar interior donde la orografía da lugar a un efecto embudo sobre los vientos- reúne además por su irregular costa todos los elementos para que los accidentes relacionados con la navegación hayan sido frecuentes. Tanto es así que la reciente Resolución de 17 enero de 2008 para la inscripción en el Catálogo de Patrimonio Histórico de yacimientos submarinos incluye para el área tarifeña el fondeadero nordeste de la isla de Tarifa, San Andrés y Punta Marroquí. En el siglo que analizamos, la tecnología aplicada a los buques y la normativa para la seguridad de la vida en el mar dejaban todavía mucho que desear. Todo ello se traducía en cuantiosas pérdidas materiales y humanas.

Accidentes

Sábado, 16 septiembre 1837.- En su segundo viaje el vapor *Don Juan* se va al fondo del mar³. En plena I Guerra Carlista, es detenido al saltar a tierra un agente del Pretendiente⁴. Debía ser uno de los siguientes caballeros embarcados en Gibraltar con dirección a Cádiz: Bertrán de Lis, José Albelda, José Antigüe o Antonio M^a Álvarez. Algunos volvieron al puerto calpense donde los agentes Giro Brothers les facilitaron pasajes gratuitos en otro vapor de la misma naviera, la Península Steam Navigation Company. El *Don Juan*, proveniente de Málaga, cargaba fruta y plomo y hacía varias

escalas antes de llegar a Londres⁵.

Sábado, 29 marzo 1856.- Para asistir a la feria de abril sevillana, Trinidad Grund, viuda de Manuel Agustín Heredia -uno de los hombres más acaudalados del momento-, en uno de sus barcos se hizo acompañar de otros componentes de la burguesía malagueña. Esa noche una leve neblina favoreció el abordaje por parte de la fragata mercante inglesa *Minden*, que con viento de popa y a toda vela embistió con la proa abriendo una importante vía de agua en el otro buque. Éste, de nombre *Miño*, había sido construido en Inglaterra tan sólo tres años antes. Manejado por 36 tripulantes, poseía propulsión de dos calderas de vapor y sus correspondientes ruedas de paletas laterales. Se encontraban frente a la isla de Tarifa y su capitán maniobró para acercarse al máximo a tierra pero la cantidad de agua embarcada produjo el hundimiento junto a la punta Marroquí a cien metros de la costa donde la profundidad es de treinta metros¹³ y¹⁴.

Cubría el trayecto entre Barcelona y Liverpool con escalas en Valencia, Málaga, Gibraltar y Cádiz. Los pasajeros llevados con vida a Gibraltar eran Eduardo Heredia, Trinidad y María Grund y José Frapolli. Desde allí enviaron a la zona al remolcador a vapor *Bustler*¹⁵.

De la declaración del capitán Marshall del *Minden* se extrae lo que sigue: Eran las 2,30 a. m. y se dirigían hacia el Este cuando divisaron por estribor un buque navegando en dirección contraria con una luz potente en el palo mayor pero no vie-

ron otras luces de situación. De repente éste cambió de rumbo y vino a colisionar con la proa del otro, de manera que uno de los mástiles del vapor arrancaba el botolón y el bauprés hacía lo mismo con la chimenea. Luego, la popa del velero golpeó con fuerza el costado del otro barco. Las ruedas aun tardaron varios minutos en pararse. Parece que se movían a toda máquina (unos 10 nudos) mientras que el impulsado por el viento lo hacía a cuatro nudos. De inmediato se enviaron dos botes al mando del segundo oficial, con el tiempo justo de rescatar cuatro pasajeros y diecisiete tripulantes. El hundimiento se produjo, con la popa por delante, en diez minutos desde la colisión. Se hicieron señales luminosas y acústicas durante una hora. A las 4 a. m. dieron por finalizada la búsqueda. Supieron por los supervivientes que viajaban 109 almas. El jefe de máquinas tomó la decisión de parar las máquinas ya que no recibía orden del puente al respecto. Sobrevivieron también, entre otros, el segundo maquinista, el contra-maestre y un camarero¹⁶.

Más sinceros y escalofriantes se muestran los testimonios de algunos naufragos, que nos han llegado a través de sus amigos o familiares:

*“Un terrible golpe derribó el tablero de ajedrez. Al poco el sacerdote gritaba sobre cubierta que los que no supieran nadar encomendaran su alma a Dios. A la media hora me sacaron del agua asido a un madero”*¹⁷.

En un cuaderno familiar cuenta M^a Pía, nieta de M. A. Heredia y de T. Grund, que su abuela había alquilado una casa en Sevilla y convidó a varios sobrinos y amigas y le acompañaban un nutrido servicio además del canónigo Boscaza y el marmolista Frapolli. Pasaron el día en Gibraltar y por la noche reanudaron el viaje. Había luna llena. De pronto vieron como se les atravesaba un velero enorme. A Trinidad y a su hermana María las recogieron los botes. Ambas aseguraron que a su pequeño barco lo envistió el otro. Fletaron un vaporcito con la esperanza, vana, de encontrar a sus hijas y sobrinas respectivas. Murieron además Federico y Elisa Heredia, todos los criados, Matilde Cámara y Cecilia Bandenburg, dos amigos, el sacerdote, el capitán y algunos tripulantes. María recompensaba con generosidad al marinero que le permitió compartir la tabla de salvación e hizo construir una ermita en Benalmádena pagando un capellán para celebrar misas. Tanto ella como Trinidad pidieron ser amortajadas con los vestidos que llevaban puestos aquella fatídica fecha¹⁸.

Domingo, 21 febrero 1864.- Desde Ámsterdam con parada en Plymouth, el *Berenice* con carga general para Marsella da con el casco en el bajo de Los Cabezos y se hunde casi de inmediato. Por fortuna es avistado por el *Anna Paulowna*, de la misma compañía, que traslada a sus ocupantes hasta Cádiz. Numerosas cajas y toneles pudieron recogerse hasta incluso en Gibraltar. Los trabajos

de los buzos resultaron impracticables por las corrientes y remolinos¹⁹.

Enero 1865.- Con fecha 7 el capitán Andrés Calderoni insertaba un anuncio en el *Gibraltar Chronicle*, al haber naufragado con el buque de su mando *Oceano* en el punto de Valdevaqueros, para agradecer públicamente los buenos servicios prestados por don Joaquín de Campos, su consignatario, así como por el delegado consular de Italia, don Andrés Argento, hasta llegar a Gibraltar²⁰.

Domingo, 29 enero 1865.- En una noche tormentosa al romperse el cabo de remolque, la barca *Lemuel* viene a encallar en la playa. Permanecen dos hombres de guardia y el resto son conducidos a Gibraltar por el auxiliar *Adelia*. Nada se sabe del capitán ni de otras dos personas. Con la ayuda del remolcador *Lion Belge* se consigue desembarrancarlo una semana después. Enseguida salen a subasta sus restos²¹.

Por la misma galerna y en iguales noche y lugar queda partido en dos el correo portugués *Treze de Maio*²¹.

Domingo, 4 marzo 1866.- Un telegrama enviado a Gibraltar por los agentes de Lloyds avisa de la pérdida total a las 10 p. m. en Los Cabezos del *Emma*, con carbón desde Cardiff a Tarragona. De los quince tripulantes se salvan nueve y un bote. Éste es subastado en Gibraltar²².

Jueves, 21 junio 1866.- Por causas que se desconocen el *Isabella Hunter* vara en la orilla al E de Tarifa. A la noche siguiente el *Lion Belge* consigue reflotarlo y lo lleva a la bahía de Algeciras²³.

Viernes, 6 julio 1866.- Contra Los Cabezos colisiona el vapor *Chaucer*. De inmediato se dispone la recuperación de la carga de aceite y vino, que se transborda al falucho *Albert* a su vez remolcado por el *Lion Belge*. Unos días después se anuncia por parte del agente E. R. Bonnet la venta en pública subasta en Gibraltar de las velas, cabuyería y botes. También se admiten ofertas para el salvamento del casco, bien al porcentaje o con opción a compra²⁴.

Lunes, 6 agosto 1866.- Abordaje a las 10,30 p. m. entre el velero *Adelaida* y el vapor *Peninsula*, que desde Londres se dirigía a Gibraltar con carga general consignado por J. Peacock. El primero pierde la parte superior del palo mayor. El segundo sale ileso²⁵.

Sábado, 25 mayo 1867.- Cerca del Guadalmeví embarranca el *Pitforn* esa mañana de densa niebla. Transporta sal desde Torrevieja a Riga²⁶.

Domingo, 28 octubre 1884.- Los Cabezos son testigos y causa de la colisión del *Rocco Schiaffino* a las 5,45 a. m. Dos horas más tarde escora con bastante agua embarcada. La tripulación alcanza Tarifa en los botes. Desde allí se acercan tres faluchos y un cabo perteneciente a la matrícula de la zona. El *Hercules*, que iba a Tánger, lo remolca hasta la bahía de Algeciras donde llegan esa misma noche y comienzan a desmantelarlo. Una

vez desprovisto del velamen, las vergas y el equipo pesado, se le consigue adrizar y se trabaja en taponar la vía de agua. El averiado, con matrícula de Génova, de 1.030 toneladas, había cargado petróleo en Filadelfia para Cagliari. Por irregularidades, pasa a manos del tribunal del vicealmirantazgo²⁷.

Miércoles, 28 marzo 1894.- Dos botes pertenecientes al *Isle of Bardsey*, de Liverpool, arriban

a las 7 de la mañana a Gibraltar con los diecinueve tripulantes. El vapor, que con hierro para Mostyr venía de Cartagena, se había hundido a eso de las 12,45 del medio día después de chocar con algo a unas cuatro millas al Este de Tarifa. Acogidos en el Sailors' Home, ocho de ellos continuaron hacia Londres en el *Narva*²⁸.

Cuadro resumen

FECHA	BUQUE: NOMBRE Y CLASE	BANDERA	CAPITÁN O PATRÓN	LUGAR	CIRCUNSTANCIAS Y METEOROLOGÍA
15-10-1804	<i>Achille</i> ¹	Rusa	Andrea Vocco	Los Cabezos	Hundimiento Hombres a los botes
Martes, 31-10-1820	<i>Estrella Feliz Mistico</i> ²	Sarda	Juan Gueserdo	Los Lances	Pérdida de la carga Temporal
Sábado, 16-09-1837	<i>Don Juan</i> ³ Vapor	Británica	J. R. Engledue	Isla de Tarifa Piedra Marroquí	Pérdida del buque Densa niebla
Martes, 22-12-1846	<i>San Fco. Javier Mistico</i> ⁶	Española	Luis Pastor	Isla de Tarifa	3 hombres fallecidos Fuerte temporal
Martes, 22-12-1846	<i>Sutil</i> ⁷ Barca	Española		A 3 leguas de las Torres del Carmen	Pérdida del buque y de la carga Fuerte temporal
Martes, 27-04-1847	<i>Demetrio</i> ⁸ Bergantín		Luis Masenich	Un tiro de cañón de la costa	Fuerte viento de levante
Martes, 7-09-1847	<i>Ruperto</i> ⁹ Bricbarca	Maltesa	Coffin	A media legua de Tarifa	Embarrancado
21-06-1850	<i>Concepción Bergantín</i> ¹⁰	Española		Los Cabezos	Rescatada la tripulación
Domingo 10-10-1852	<i>Federico III Bergantín</i> ¹¹	Sarda		La Peña	Ahogado el capitán Viento E, fuerza 6
Lunes 7-01-1856	<i>Slufer Cheslar Bricbarca</i> ¹²	Norteameri- cana	P. Porroy	Los Lances	Desarbolado por el temporal del siglo
Lunes 7-01-1856	Bergantín ¹²	Sarda		Los Cabezos	Desarbolado por el temporal del siglo
Lunes 7-01-1856	Polacra ¹²	Francesa		Torre de la Plata Piedra del Fraile	Salvada tripulación El temporal del siglo
Lunes 7-01-1856	Goleta ¹²	Británica		Torre de la Plata Piedra del Fraile	Salvada tripulación El temporal del siglo
Sábado 29-03-1856	<i>Miño</i> ^{13 y 14} Vapor a palas	Española	Germán Marquillas	Isla de Tarifa Piedra Marroquí	64 muertos Neblina
Domingo 21-02-1864	<i>Berenice</i> ¹⁹ Vapor	Holandesa	Vermeulen	Los Cabezos	Rescatada tripulación
-01-1865	<i>Oceano</i> ²⁰		Andrés Calderoni	Valdevaqueros	
Domingo 29-01-1865	<i>Lemuel</i> ²¹ Barca	Norteameri- cana	J. Freind	3 millas al E de Tarifa	Embarrancado Viento ONO 6
Domingo 29-01-1865	<i>Treze de Maio</i> ²¹	Portuguesa		3 millas al E de Tarifa	Embarrancado Nublado
Domingo 4-03-1866	<i>Emma</i> ²² Carbonero a vapor		Samuel Welch	Los Cabezos	6 ahogados y pérdida total
Jueves 21-06-1866	<i>Isabella Hunter</i> ²³			Al E de Tarifa	Varado y remolcado a Gibraltar
Viernes 6-07-1866	<i>Chaucer</i> ²⁴ Vapor	Británica	J. Beal	Los Cabezos	Recuperada parte de la carga

Lunes 6-08-1866	<i>Adelaida</i> ²⁵ Schooner				Colisión Niebla
Lunes 6-08-1866	<i>Peninsula</i> ²⁵ Vapor	Británica	S. Henman		Colisión Niebla
Sábado 25-05-1867	<i>Pitforn</i> ²⁶	Británica	A. Scroggie	Guadalmesí	Embarrancado Niebla espesa
Domingo 28-10-1884	<i>Rocco Schiaffino</i> ²⁷	Italiana	E. Carlarino	Los Cabezos	Remolcado a Gibraltar
Miércoles 28-03-1894	<i>Iste of Bardsey</i> Vapor ²⁸	Británica	W. J. Lloyd	4 millas al E de Tarifa	Suben a los botes Neblina
Domingo 10-03-1895	<i>Reina Regente</i> Crucero ^{29 y 30}	Española		Boca O del Estrecho	Pérdida total Mar arbolada del SO

Conclusiones

De estos datos se pueden sacar las conclusiones siguientes, que habría que preciar cuando se disponga de una estadística exhaustiva correspondiente a todo el siglo:

- Los naufragios de buques son sucesos frecuentes en estas aguas, dadas las características de las mismas con frecuentes temporales y nieblas.
- Son más abundantes en invierno y otoño por la peor climatología
- Predominan los de bandera española y británica entre una variedad de nacionalidades, como corresponde a un paso obligado entre el océano y el mar interior, en las cercanías del puerto de

Gibraltar y en la costa de España

- Todavía la propulsión a vela supera a la de vapor, sea ésta con ruedas de paletas o hélice
- El bergantín y la brickbarca son los tipos preferidos para la navegación de altura
- Los Cabezos seguido de la isla de Tarifa son los puntos negros de la zona estudiada
- 486 ahogados es una cifra escalofriante aunque atañe a sólo 6 buques de un total de 28
- ¿Acaso los domingos hay una relajación a bordo que contribuyera a ser el día con mayor siniestralidad? “En martes ni te cases ni te embarques”. Tales días de la semana resultaron fatídicos al menos en seis ocasiones. ■

Referencias y notas

- (1) OCAÑA TORRES, Mario: “El hundimiento del *Achille* (1804)”, **ALJARANDA**, 57 (2005) 31-32
- (2) CORRERO GARCÍA, Manuel: “Naufragios en las costas tarifeñas”, **ALJARANDA**, 69 (2008) 12
- (3) CORRERO GARCÍA, M.: *ibidem* 13
- (4) POSAC MON, Carlos: “Repercusiones de la I Guerra Carlista en Gibraltar y el Campo de Gibraltar”, *Almoraima*, 25 (2001) 366. Este autor concreta que el *Don Juan* es de bandera inglesa
- (5) *The Gibraltar Chronicle and Commercial Intelligencer*, 15, 16 y 20 septiembre 1837
- (6) CORRERO GARCÍA, M.: *ob. cit.*, 13
- (7, 8, 9, 10, 11 y 12) *idem*
- (13) SARMIENTO, Pipe: “Naufragio del *Miño*”, *Área*, 2 febrero 2003, 6-7
- (14) SARMIENTO, P.: “Mundo marino”, *La Revista del Periódico de Sotogrande*, (2002), 83-87
- (15) *The Gibraltar Chronicle*, 29 marzo 1856, 3
- (16) *Ibidem*, 31 marzo 1856, 3-4
- (17) *La Ilustración Española y Americana*, XXIX, p. 70
- (18) tejedor61.blogspot.com, “Trinidad Grund. Naufragio del *Miño*”, 28 julio 2003
- (19) *The Gibraltar Chronicle*, 26 febrero y 1 y 4 marzo 1864, 3 de cada uno
- (20) *Ibidem*, 7 enero 1865, 4
- (21) *Ibidem*, 31 enero y 1, 2 y 7 febrero 1865
- (22) *Ibidem*, 6 y 14 marzo 1866, 4-5 respectivamente
- (23) *Ibidem*, 23 junio 1866, 4
- (24) *Ibidem*, 7, 9, 14 y 23 julio 1866, 4-4-7-5 respectivamente
- (25) *Ibidem*, 7 y 9 agosto 1866, 4 de ambos
- (26) *Ibidem*, 26 y 27 mayo 1867, 4-5 respectivamente
- (27) *Ibidem*, 29, 30 y 31 octubre y 3 noviembre 1884, 4-5-4-4 respectivamente
- (28) *Ibidem*, 29 y 30 marzo 1894, 338-342 respectivamente
- (29) RUIZ BRAVO, Carlos: “¿Encierran las aguas de Tarifa un famoso y trágico misterio?”, **ALJARANDA**, 67 19-24
- (30) QUERO OLIVÁN, Manuel: “A vueltas con el *Reina Regente*”, **ALJARANDA**, 68 (2008) 9-16.