



Imagen 1. Ilustración del vapor "Martos" que la revista Nuevo Mundo ofrecía a sus lectores

Un siglo ha del naufragio del "Martos" cerca de Tarifa

Juan Manuel Ballesta Gómez

Bajo el título de "desastrosa colisión", el vespertino *Gibraltar Chronicle* informaba en más de media columna el 16 de agosto de 1910 sobre lo ocurrido la noche anterior cuando un barco se llevó al fondo del mar a muchas personas y toda su carga.

Primeras noticias

El primer aviso, fechado en Tarifa, llegaba a Cádiz a la oficina del consignatario Macpherson con esa misma fecha. Eran las 2,30 horas cuando en un punto de la costa entre Tarifa y Cabo Trafalgar el *Elsa*, de bandera alemana, embistió a toda máquina hasta casi partirlo en dos al vapor *Martos*, matriculado en Valencia, que se fue a pique enseguida en medio de densa niebla y mar para unos tranquila y para otros picada. Éste venía de Huelva y Cádiz, puertos donde embarcaron principalmente pescadores, procedentes de las almadrabas -concluida la temporada- de Ayamonte y Barbate, que volvían a sus domicilios en Almería y Levante. En menor proporción se trataba de malagueños que acudían a la feria de su ciudad.

Preciaron 32 pasajeros y 7 tripulantes incluidos capitán, segundo oficial, ayudante de máquinas, carpintero, fogonero y dos camareros. Dada la hora, la mayoría de las personas a bordo hallábanse durmiendo, lo que aumentó el número de desaparecidos, algunos arrojados por la borda por el descomunal impacto. El gran remolino producido con el hundimiento arrastró a algunos ya en el agua. Los de 1ª clase, 10 en total, precieron todos menos uno al estar los camarotes en la cubierta inferior, mientras los de 3ª clase

lo hacían en la superior desde la que pudieron abandonar el barco casi todos. El cargamento de 1.000 toneladas para Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona y Palamós consistía en trigo, habas, garbanzos, sardinas en conserva, huevos, vino, cerveza, licores, jabón, lana, cueros, amoníaco, envases vacíos y un burro.

En Gibraltar

El vapor alemán, que con fruta desde Valencia se dirigía a Glasgow, ligeramente dañado a pesar de su pequeño desplazamiento, se hizo cargo del salvamento. Arrojaron cabos y roscos salvavidas. Hasta las seis de la madrugada, con tres botes fueron recogiendo supervivientes, a los que condujeron a Gibraltar. Allí el cónsul de España, Francisco Martí y Díaz de Jáuregui, les buscó alojamiento, ropa y calzado, y los heridos -entre ellos el segundo maquinista con fractura de una costilla- pasaron al Hospital Colonial. La empresa consignataria J. Onetti & Sons les hizo entrega de donativos en metálico producto de una colecta popular con la cuestación de Telmo Chipulina, Enrique Cortés y Juan B. Zayas. Luis Pons Pla, ingeniero e inspector general de la barcelonesa Sociedad Anónima de Materias Lubrificantes, relataba desde su habitación en el Grand Hotel las circunstancias por él vividas. El hecho de ser un buen nadador y el asirse a una bala de corcho, divisada con el disparo de una bengala, salvaron su vida. No así Antonio Fernández Pérez, residente en Santo Domingo donde hizo fortuna y que ahora se dirigía con un nieto y tres sobrinos a su Vélez Málaga natal a disfrutar de un ganado retiro

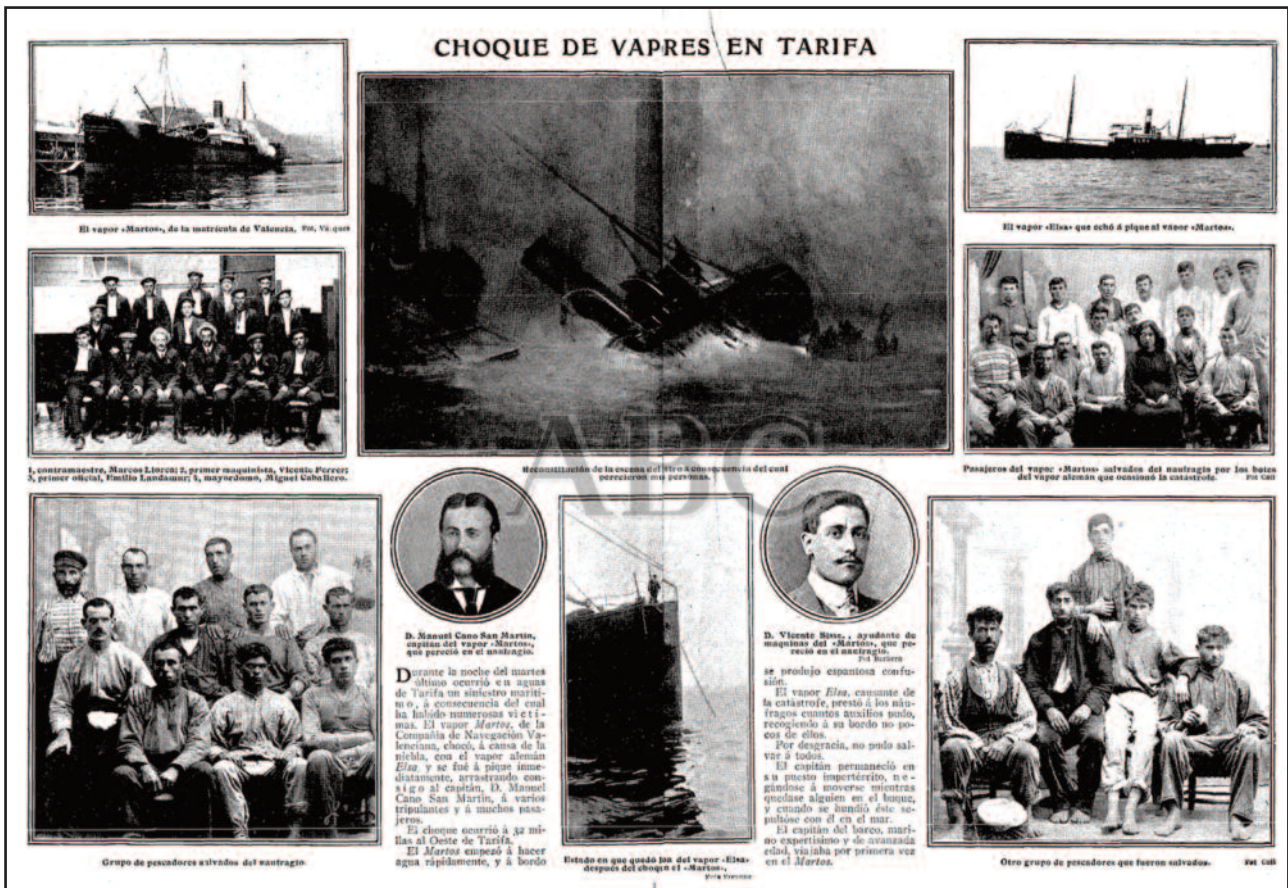


Imagen 2. El diario ABC recogía entre sus páginas la noticia, con profusa información al respecto.

luego de pasar por la Exposición de Valencia. Una semana después 63 supervivientes partían de Algeciras a sus lugares de origen en otro buque de la Compañía Valenciana de Navegación. Con representantes de la misma en la Catedral de Valencia y en la Iglesia del Carmen de la capital gaditana se celebraba solemnísimas misa de réquiem y responso por el alma de los fallecidos. Al primer oficial, Emilio Landaburu, se le concedía la medalla de la Sociedad de Salvamento de Náufragos por haber salvado a 20 personas.

Un pleito

Por efecto del abordaje el *Elsa* -arrestado y en reparación- presentaba dos grandes orificios en proa e inundado el compartimento de dicha zona. Las grandes vías de agua en el costado de estribor a la altura de la sala de máquinas -emplazada en posición central- bastaron para que se hundiera el otro barco. La propietaria del *Martos* presentaba una demanda por valor de 16.500 libras esterlinas por pérdida total, flete, pertrechos y costas. Es digna de mención la rapidez -menos de once meses- con que el Tribunal del Vicealmirantazgo dictó sentencia imponiendo una indemnización de 14.078 libras esterlinas más un 4% de intereses desde la fecha del accidente. El *Elsa*, como primera medida, quedó arrestado pasando del fondeadero comercial a un muelle de la Armada. Fue vendido en pú-

blica subasta y adjudicado a la compañía M. H. Bland en 3.780 libras esterlinas sin incluir la carga, por la que se interesó el abastecedor Francisco Cruz, quien precisamente con la barcaza nº 43 intervino en la búsqueda de restos humanos y colocación de explosivos del transporte de restos humanos y colocación de explosivos del transporte de restos humanos. Un año había durado todo el proceso.

En iguales coordenadas y a la misma hora el *Villarreal*, el primero de los que tuvo la naviera valenciana, echó a pique (sería en 1878-79) una fragata italiana rumbo a Cádiz. Pérdida total, pleito y defensa por parte de Cristino Martos Balbi, abogado, presidente del Congreso y ministro de Estado. En agradecimiento a dicho hombre público bautizaron con su apellido al semoviente adquirido cinco años después.

Fin de la historia

Cundo aún la opinión pública no se había recuperado de la pérdida del *Reina Regente*, ocurrida "frente a los arenales de Bolonia, debajo de las montañas de la Silla del Papa, y a mayor abundamiento, al pie del molino de Carrizales", esta nueva tragedia no muy lejos de dicho lugar venía a revivir unos sentimientos traumáticos unidos a una costa tan bella como peligrosa. Se cumplen ahora cien años de este último percance.

En la capitania del puerto de Cádiz se recibía aviso del correo *Villarreal* en el sentido de que a unas

cinco millas y media del faro de Trafalgar aparecían bocoyes, fardos y maderos y asomaban parte de los palos de un buque y podían constituir un peligro para la navegación. Debía tratarse de los restos del *Martos*. Así era en efecto como lo verificaron los buzos allí desplazados quienes a una profundidad de unos 30 metros comprobaron previo a la voladura del pecio que no se veían cadáveres en su interior. Antes, el *Sister* a las 3 de la tarde del 18 vio como por las grietas del casco escupía barriles, corchos y otros objetos flo-

tantes, algunos de los cuales llegaron a Tarifa.

Otro telegrama, esta vez enviado por el *Cambridge* a las 6 de la tarde del mismo día 18 a la naviera Bland, decía: “Pasamos un naufragio. Gente todavía a bordo. Hundido frente a Tarifa. No pudimos prestarle ayuda”. Se despacharon para el lugar el *Rocket* y el *Rescue*. Lo mismo hizo el consignatario Mateos & Sons con el *Mosquito* y el *Magnus*. La búsqueda resultó infructuosa a pesar del tiempo empleado, el área rastreada y el uso de un potente reflector. ■

Buque	<i>Martos</i>	<i>Elsa</i>
Matrícula	Valencia	Flensburgo
Naviera	Compañía Valenciana de Navegación y La Roda Hermanos	Neue Dampfer Compagnie. Heinrich Schuldt (armador)
Año de construcción	1884	
Astillero	Gourlay Brothers (Dundee)	
Potencia	155 NHP	
Eslora-manga-puntal	68,90 – 10,14 – 6,69	
Tonelaje	1.427 TRB	816 TRB
Capitán	Miguel Cano (Valencia)	Karl Peters
Tripulación	26	
Pasaje	88	
Carga	General	Fruta
Travesía	Huelva-Palamós	Valencia-Glasgow
Supervivientes	72	Todos
Valor	300.000 pesetas	
Aseguradora	Ninguna	

Fuentes consultadas

- Gibraltar Government Archives, Tribunal del Vicealmirantazgo, procedimiento nº 2 de 1910.
Gibraltar Chronicle & Official Gazette, agosto 1910, días 16 al 20, pp 2 y 3.
Diario de Cádiz, 16 agosto 1910
La Vanguardia, Barcelona, 17 agosto 1910, p 7.
El Guadalete, Jerez, agosto 1910, días 17 al 30, pp 1, 2 y 3.
La Correspondencia de España, Madrid, agosto 1910, días, 17 y 18, pp 1 y 4.
El Liberal, Madrid, 18 agosto 1910.
ABC, Madrid, 19 agosto 1910, p10.
El Día de Madrid, 20 agosto 1910, p 4.
Vida Marítima, 311 (20 agosto 1910), 312 (30 agosto 1910).
El Globo, Madrid, 23 agosto 1910, p 4.
Mundo Nuevo, Madrid, 25 agosto 1910, pp. 12 y 13.
Diario Oficial de Avisos de Madrid, 16 diciembre 1910, p 4.
Campomar Carboneras, 41 (mayo 2010).
 RODRIGUEZ AGUILAR, Manuel: “Tragedia en el Estrecho. El naufragio del *Martos*”, *Vida Marítima*, 12 junio 2009.