



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

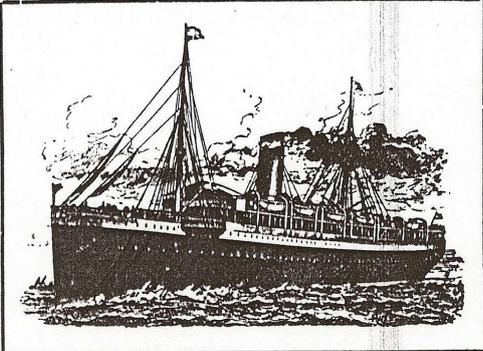
## SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

### MUERTE EN EL GUADALQUIVIR. EL ABORDAJE ENTRE EL “TORRE DEL ORO” Y EL “AZNALFARACHE

Por

Manuel Rodríguez Aguilar

La madrugada del día 8 de noviembre de 1896, las templadas aguas del río Guadalquivir se tiñeron de tragedia en una fría noche de invierno. Dos buques, un mercante y un vaporcito, habían chocado y la gran mayoría de los hombres que se encontraban en el más pequeño de los dos perdieron la vida en el accidente. Sevilla se convirtió en una ciudad de luto.

<b>COMPañÍA</b>		<b>NAVEGACIÓN</b>
<b>SEVILLANA DE</b>		<b>A VAPOR</b>
<b>SOCIEDAD ANÓNIMA</b>		
Servicio fijo semanal entre Sevilla y Marsella, con escala en Sanlúcar, Huelva, Cádiz, Algeciras, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Valencia, Barcelona, San Felú de Guixols, Palamós y Cette, por los vapores		
<b>Torre del Oro ✦ Aznalfarache ✦ Macarena Ciérvana ✦ Santa Ana ✦ San José y Giralda</b>		
<b>SE DESPACHAN EN SEVILLA</b>		
OFICINAS DE LA DIRECCIÓN: <b>ALMIRANTE LOBO, N.º 12</b>		

*Propaganda de la Compañía Sevillana de Navegación a Vapor publicada en la revista Mundo Gráfico.*



SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

## SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

Quedaba poco para terminar el año 1896 cuando un grupo de sevillanos, grandes aficionados a la caza, organizaron una excursión cinegética en el coto de Doñana y decidieron alquilar el vapor AZNALFARACHE, patroneado por Antonio Martínez Montes, para que les condujera desde la capital andaluza hasta Sanlúcar de Barrameda. La partida fue el domingo 7 a medianoche desde el sevillano muelle del Barranco y durante los primeros compases todo transcurrió con normalidad. En plena navegación decidieron hacer una parada en San Juan de Aznalfarache para tomar vino y cenar. Más tarde recalaron en Coria del Río para embarcar a un nuevo pasajero, lo que hacía un total de veintitrés personas a bordo: el patrón, un mecánico, un marinero, los 18 amigos, un sirviente y la última incorporación. Enseguida se reanudó la marcha. En el vaporcito los pasajeros se divertían con alegres canciones, tocando música y contando chistes que hacían reír a todos. Poco a poco, el frío de la madrugada se unió al cansancio y los pasajeros se marcharon a descansar al interior menos el patrón, Antonio Martínez Montes, que siguió a los mandos del pequeño vapor, y el marinero que le ayudaba en las labores náuticas.

La noche era serena y despejada, con viento flojo del Norte. Remontando el río Guadalquivir navegaba hacia Sevilla el TORRE DEL ORO, uno de los mayores vapores de la Compañía Sevillana de Navegación a Vapor, que había partido de Bonanza pasadas las tres de la madrugada al mando del capitán José Heredia González. En el puente de mando le acompañaban el segundo oficial Manuel Rodríguez, el timonel y un serviola. Pocos minutos después de las cinco de la madrugada, en la zona denominada “Callejón de la Mata”, se avistó por la proa la luz verde de otro buque y, dentro del canal, maniobró a babor con la intención de pasar verde con verde. En esos momentos ya empezaba a amanecer y el río se encontraba en el último tercio de la marea entrante. Estando ambos buques bastante próximos, el vaporcito con los cazadores a bordo que se dirigía hacia la desembocadura del río realizó una falsa maniobra a estribor que le colocó justo delante de la proa del TORRE DEL ORO, sin tiempo material para poder evitar su capitán el abordaje. El pequeño vapor se hundió rápidamente mientras desde el TORRE DEL ORO se ordenaba inmediatamente parar las máquinas y se buscaba un sitio seguro para fondear con el fin de arriar los botes salvavidas y socorrer a los infortunados ocupantes. Solo se pudo rescatar con vida al patrón y a uno de los pasajeros, Juan Antonio Fe (que era el dueño de una librería en la calle Sierpes), pereciendo el resto en el interior del AZNALFARACHE.

Enterados de la tragedia, desde Sevilla salió el vapor DESTELLO con personal del puerto bajo la dirección del ingeniero jefe de Obras del Puerto Luis María Molini, además del buzo José María Arroyo, y dotados con el material necesario para la extracción de los cadáveres. Hasta las primeras horas de la mañana del miércoles 11 no se pudo bajar por primera vez al lugar en el que se encontraban los restos del



SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

## SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

AZNALFARACHE, donde había unos 22 pies de profundidad. A pesar de la mala visibilidad y de la fuerza de la corriente, el buzo solo pudo extraer once cuerpos con un gran esfuerzo. Estos cuerpos llegaron al muelle de Tabalada a las ocho de la noche del jueves siguiente a bordo de dos lanchones que habían sido remolcados por el vapor JIMENA. Más tarde se incorporaron a las tareas de salvamento varios buzos del Arsenal de La Carraca. En los siguientes días fueron recuperándose más cadáveres, excepto dos que no fueron encontrados.

La mayoría de los fallecidos en el accidente eran personas muy conocidas en Sevilla. La relación de nombres era la siguiente: Baldomero Sánchez del Toro, Alberto Barrau y Grande, Francisco Pro, Jacinto Mora, Alfredo Quintana, José Núñez (marinero), José Martínez Hurtado, Joaquín Quero Benavente, Antonio Vázquez Pérez, Fernando Alvear, Juan González Benítez, Antonio Eurile, Enrique Peña, Baldomero Vidal, Sebastián García Alfaro, Francisco Javier Ruiz, Ricardo Villegas, Manuel Vázquez, Ezequiel Castellano, José Camacho y Fernando Aguilera. Tanta pérdida humana causó una gran consternación en la capital andaluza. En 1898, el músico sevillano Vicente Gómez-Zarzuela y Pérez compuso la famosa marcha procesional “Virgen del Valle” en memoria de su amigo Alberto Barrau, uno de los veintinueve fallecidos en el accidente.

El proceso judicial posterior, que acabó en un Consejo de Guerra, tuvo su miga. Casi 1.400 folios y más de dos años y medio de diligencias judiciales ocuparon la Causa número 268 de 1896. Los abogados de la acusación particular, promovida por uno de los propietarios del AZNALFARACHE, Juan Gastón Noël y Gaulón (aunque oficialmente estaba registrado a nombre de la Sociedad Camacho y Cía.), intentaron demostrar que el culpable del abordaje había sido el capitán del TORRE DEL ORO. Para ello presentaron numerosas pruebas y contaron con varios testimonios, que después demostraron no ser del todo ciertos. Gracias a la buena labor de Antonio Mihura y Olmedo, abogado defensor de la Compañía Sevillana de Navegación a Vapor y de José Heredia González, el capitán del TORRE DEL ORO, todo quedó claro en la sentencia del Consejo de Guerra celebrado en la Capitanía General del Departamento de San Fernando, y ambos quedaron absueltos. Por el contrario, Antonio Martínez Montes, patrón del AZNALFARACHE, fue declarado culpable y condenado. Veamos como se desarrollaron los acontecimientos.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

## SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY



SEVILLA.- CATÁSTROFE EN EL GUADALQUIVIR.- LOS VAPORES <<TORRE DEL ORO>> y <<AZNALFARACHE>> En el momento del choque. 1. D. Emilio Viscaya, ayudante de obras del puerto - 2. El JIMENA conduciendo a los cadáveres - 3. El buso José María Arroyo, único encargado de la extracción de los cadáveres - 4. El vapor AZNALFARACHE - 5. El vapor DESTELLO - 6. Reconocimiento de los cadáveres extraídos del Guadalquivir. (Dibujos de José Arpa)

*Grabados de José Arpa publicados en el N° XLIII de la revista La Ilustración Española y Americana, de 22 de noviembre de 1896.*

La acusación particular confió en el letrado Ángel María Camacho y Perea. Comenzó su alegato con una dura crítica hacia los sirvientes de la justicia, señalando que: “La parte del sumario instruida por jueces que se revelan como parciales y apasionados, donde no se observan las reglas de procedimientos, se omiten diligencias importantísimas y se notan falsedades...”. Tras una breve exposición de los hechos iniciales y de las características técnicas de los buques implicados, pasó a la maniobra del AZNALFARACHE. Su patrón había declarado que navegaba por la orilla Oeste y al acercarse el TORRE DEL ORO cerró todo el timón a estribor, aunque en su primera declaración contó que navegaba por la banda del Este. A esta contradicción no le dio importancia justificando el delicado estado físico que presentaba el patrón en los primeros momentos tras el abordaje. En este apartado, el letrado sacó a relucir extrañas enemistades manifiestas entre algunos testigos y otros participantes en el caso.



SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

## SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

Un aspecto importante para la defensa era la posición del AZNALFARACHE en el momento del abordaje, llegando a la conclusión de que el vaporcito "...tenía la popa en dirección de Sevilla y la proa en la de Sanlúcar, o lo que es lo mismo al hilo de la corriente,...". Otro era el ángulo de choque, que quedó establecido en los 65°, comprobando los buzos que los restos presentaban una abolladura en su amura de babor y un gran destrozo en la de estribor, así como, que la pala del timón estaba cerrada completamente a estribor.

A continuación, las maniobras del TORRE DEL ORO centraron su atención. Reconocía que había grandes divergencias en este punto y comenzó preguntándose por la distancia a que navegaba el vapor de la orilla Este. Al final acabó dando por buena la versión dada por el timonel y por el capitán: una distancia fijada en 25 metros. Dejó claro que desde el TORRE DEL ORO se ordenó meter todo a babor, una maniobra que, por otro, lado podía resultar lógica en esas circunstancias. En relación con las siguientes órdenes dadas por el capitán y su urgencia: parar la máquina y dar atrás toda "...aun a trueque de hacer saltar las tapas de sus cilindros...", el letrado trató de encontrar el momento justo, bien antes del choque o un poco después, buscando la justificación con el lugar donde terminó fondeando. En sus conclusiones criticaba la actuación de los mandos del vapor cuando decía que: "...,resulta que tuvo que andar el Torre del Oro *mil doscientos metros*, lo cual nos parece mucha arrancada para un barco, inexplicable si fuera cierto que la máquina funcionó mientras tanto para atrás un cuarto de hora, como afirman el capitán y el maquinista, por lo que nos inclinamos a asegurar el tan decantado riesgo de saltar las tapas de los cilindros."

Aunque las luces de situación del AZNALFARACHE no debían de influir en la apreciación del siniestro, al constituir uno de los cargos contra su patrón se convertían en otro punto de atención. El informe del fiscal recogía que la falta de las luces blanca y roja era indudable, coincidente con las declaraciones de los tripulantes del TORRE DEL ORO. Sin embargo, la conclusión del letrado de la defensa era radicalmente contraria: el pequeño vapor llevaba encendidas sus tres luces. Su primer argumento era la propia declaración del patrón del AZNALFARACHE. En el sumario se presentaron numerosos testigos que afirmaban haber visto las tres luces en diferentes puntos del río Guadalquivir la madrugada del abordaje. Los buzos también contribuyeron a la discusión con sus declaraciones. Mientras los buzos de La Carraca afirmaban que el vaporcito carecía de los faroles rojo y blanco, algo que el letrado justificaba con la falta de visibilidad y el transcurso del tiempo de su reconocimiento desde el momento del accidente, el buzo del puerto de Sevilla declaraba: "...tenía el farol de tope sobre el toldo de madera que está sentado sobre la cubierta, y los de los costados en sus respectivos lugares;", dando el letrado por zanjada la cuestión.



SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

## SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

En su primera Consideración el letrado se preguntaba si el TORRE DEL ORO maniobró acertadamente. Su respuesta era clara: "...no debió el *Torre del Oro*, bajo ninguno de los supuestos, gobernar a babor, como lo hizo...". Su rotundidad la basaba en el Reglamento de Navegación del Guadalquivir, que determinaba: "...cuando son dos vapores los que se cruzan deben darse el costado de babor en todos los casos...", y también en el informe de una Junta de Jefes de la Armada que recogía expresiones como la siguiente: "...debió gobernar sobre estribor, para disminuir con su movimiento el sector peligroso,...". ¿Maniobró el *Aznalfarache* de acuerdo con las prescripciones reglamentarias? La respuesta a la segunda Consideración era igual de clara: sí; de acuerdo con el citado Reglamento. Su tercera Consideración se centraba en la posible tardanza de la maniobra del *Aznalfarache*, llegando a la conclusión de que no existía Reglamento alguno en el que se encontrase prescripción de ninguna clase relativa al tiempo en que deben empezarse las maniobras. Las luces del *Aznalfarache* volvían a aparecer en la cuarta y quinta Consideración. Este punto se resumía en una de sus Conclusiones: "Llevaba encendidas el *Aznalfarache* sus tres luces de situación y aun suponiendo que solo llevara encendida la verde, esa falta reglamentaria no ha cooperado a la ejecución del hecho". Para el letrado de la acusación particular y como Conclusión final, "El autor único responsable de este hecho es el capitán del *Torre del Oro*, D. José Heredia y González."

El Consejero de Administración de la Compañía Sevillana de Navegación a Vapor y letrado Antonio Mihura y Olmedo se hizo cargo de la defensa de la naviera propietaria del TORRE DEL ORO y de su capitán. Resulta curioso que su primera observación se centrara en un argumento tan actual en los accidentes marítimos como es la fatiga humana. Antonio Martínez, patrón del AZNALFARACHE, "...además de la dirección del barco, estaba encargado por sus dueños del cobro de pasaje y fletes, y del recibo y entrega de las mercancías,...". Diariamente, los viajes empezaban a las siete de la mañana sin interrupción ni descanso hasta entrada la noche, empalmando ese día con el viaje especial de los cazadores. Con estos antecedentes, la acusación llegaba a esta primera conclusión: "Iba dormido, como de seguro lo iba también el marinero Núñez; y a esto principalmente, y sin perjuicio de otras faltas anteriormente cometidas, se debió la desgracia que todos lamentamos." Pero cuando esto ocurre, no solo se puede culpar al personal del vaporcito sino que la propietaria del buque también tiene una gran responsabilidad, como así se recoge en el escrito de la defensa: "La Empresa que con sus economías ha exigido de un hombre en todo un día y una noche el trabajo de un titán, y que, por no alcanzarle a ese hombre las fuerzas, ha dado lugar al siniestro."



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

## SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY



*Buques atracados en el puerto de Sevilla. (Archivo Manuel Rodríguez Aguilar).*

En cuanto a las condiciones en que navegaban ambos buques, y a diferencia de las declaraciones de Antonio Martínez que reconoció ver las luces de costado y del tope en el TORRE DEL ORO, los tripulantes de guardia de éste último únicamente vieron una luz verde sobre el pequeño vapor. De todos los testigos reunidos por la acusación particular que vieron las tres luces (las de costado y el tope) del AZNALFARACHE, al final resultaron ser falsas sus declaraciones. En la siguiente cuestión se trataba de establecer el derrotero de ambos buques. Mientras que el mayor de los dos necesitaba por su tamaño navegar por el centro del canal, el pequeño podía navegar por cualquier parte del río. A pesar de los intentos de intoxicación, el AZNALFARACHE navegaba por la orilla izquierda (el Este). Este hecho lo confirma la declaración inicial (no viciada) del propio patrón, la luz verde (única perceptible) divisada desde el TORRE DEL ORO y la metida a estribor que hizo el vaporcito. Establecido el derrotero de ambos buques, la defensa se centró en las maniobras de ambos. En un principio, y tras el avistamiento, el patrón del AZNALFARACHE declaró que no había cambiado de ruta al creerse zafo y pasados varios minutos cayó a estribor poco antes del abordaje. Sin embargo, la acusación lo explicaba de la siguiente forma: "..., su patrón despertó y vio las luces verde y blanca del *Torre* cuando estaba a corta distancia; y recordando en mal hora, y en ese momento, que los vapores deben darse en el Guadalquivir la luz roja, pretendió desatinadamente cruzar el río por delante del *Torre del Oro*, y se atravesó irremediabilmente en su proa." Por su parte, el abordador "Al avistar la luz verde, única del *Aznalfarache*, y al avistarla por estribor, abrió un poco a babor, creyéndolo una barquita, para dejarle la orilla izquierda más franca." Ante la maniobra del pequeño



SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

## SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

vapor, sus intentos de caer todo a babor, parar la máquina o dar atrás toda no bastaron para evitar el trágico abordaje.

De fecha 21 de junio de 1899 es la sentencia del Consejo de Guerra ordinario, en el que se vio y falló la causa instruida en Sevilla contra José Heredia y González, capitán del TORRE DEL ORO, y Antonio Martínez Montes, patrón del AZNALFARACHE, por el delito de imprudencia temeraria en el abordaje de ambos vapores. En ella se “Declara como responsable de este delito, en concepto de autor único, al patrón del vapor *Aznalfarache*, Antonio Martínez Montes, y le condena a la pena de cuatro meses y un día de arresto mayor, con la accesoria de suspensión de todo cargo y del derecho de sufragio durante el tiempo de la condena,...”. Asimismo, se le condena a indemnizar a las familias de los veintiún fallecidos con la suma global de trescientas veintitrés mil pesetas, a repartir entre ellas, con prisión sustitutoria en caso de insolvencia a razón de un día por cada cinco pesetas que dejara de satisfacer. Como no podía ser de otra forma, José Heredia y González era absuelto libremente en la misma sentencia, la cual fue aprobada por Decreto el 13 de julio del mismo año.



*El TORRE DEL ORO ((Archivo Manuel Rodríguez Aguilar).*

El vapor TORRE DEL ORO tenía 1.320 TRB, 819 TRN, 1.700 toneladas de Peso Muerto y unas medidas de 74,33 metros de eslora, 9,55 metros de manga y 5,27 metros de puntal. Una máquina alternativa de vapor de triple expansión con 130 NHP le imprimía un andar de 10 nudos. Tras su botadura en diciembre de 1887, fue entregado



SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

## SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

por el astillero británico Craig, Taylor & Co., en Stockton on Tees (con el número 9 de construcción), a su primer propietario, J. S. Tamburini, de Londres, en enero de 1888. Un año más tarde lo compró la Compañía Sevillana de Navegación a Vapor para transportar principalmente productos agrícolas desde Huelva y Sevilla hasta la ciudad de Marsella, con escalas en varios puertos españoles del Mediterráneo. En 1919 fue adquirido, junto a sus tres veteranos compañeros de flota: CIÉRVANA, SAN JOSÉ y SANTA ANA, por la naviera barcelonesa Hijos de José Tayá, quedando disuelta la Compañía Sevillana de Navegación a Vapor. A diferencia del TORRE DEL ORO, el AZNALFARACHE era un pequeño vapor de río construido en Burdeos con 28 TRB, 19,60 metros de eslora, 3,10 metros de manga, 1,45 metros de puntal, y una pequeña máquina de vapor de 15 NHP que le propulsaba a una velocidad máxima de 6 nudos. Este vaporcito hacía normalmente la carrera de Sevilla a la Puebla del Río, junto a Coria del Río, con escalas en San Juan de Aznalfarache, Gelves y Coria del Río. Ambos buques eran de la matrícula de Sevilla.

Nuestro protagonista superviviente continuó durante años con su duro trabajo, en los que sufrió una importante varada en un punto de la costa francesa y más de un incendio significativo. Pero, de una forma o de otra, a todos los buques les llega su fin. Así, el día 26 de octubre de 1921 acabaron trágicamente las correrías del TORRE DEL ORO en el Norte de la Isla de Menorca, en el punto conocido como Cul de sa Ferrada, entre la Punta de s'Escullar y Cala Morell. El vapor, en un viaje de Huelva a Marsella con escalas, había partido el día 23 de octubre de Barcelona con dirección a la ciudad francesa con 500 toneladas de plomo y un cargamento de barriles de uvas y aceitunas, al mando del capitán Antonio Palmer Carbonell. A pocas millas de la capital catalana sufrieron una primera avería en la máquina que pudo ser reparada provisionalmente por el personal del buque. Un día más tarde se levantaba un fortísimo viento del Norte, lo que unido a una nueva avería en la máquina, hacía que el vapor quedase a merced de la mar. El buque sin gobierno, vagando entre olas gigantescas y un viento que aullaba sin descanso, no podía pedir ayuda al encontrarse averiada también su telegrafía y, a diferencia de la primera vez, los maquinistas no conseguirían arreglar la segunda avería en el equipo propulsor. Ese fuerte viento del Norte arrastraba al condenado buque hacia la costa septentrional de la Isla de Menorca hasta estrellarlo finalmente contra las rocas, partiéndose en dos de forma casi inmediata. Solo se salvaron dos hombres, ambos gallegos: el fogonero Severiano Vázquez Mirón y el mozo Manuel Rodríguez Domínguez, de los treinta hombres que componían la tripulación. Posteriormente se recuperarían algunos cadáveres más de sus desdichados tripulantes. Todo lo utilizable fue recuperado y los restos fueron desguazados en el mismo lugar de la tragedia por una empresa de Mahón.

Mi agradecimiento a Fernando José García Echevoyen y a Jaime Pons Pons, por su colaboración.