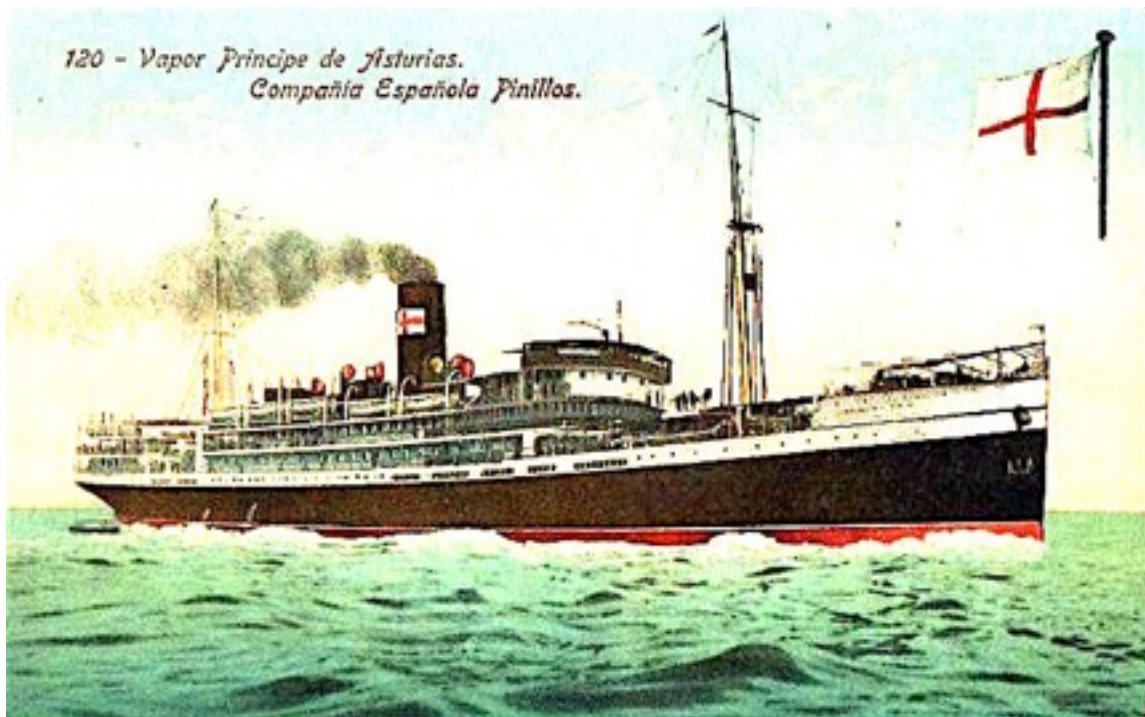


## Naufragio y tragedia en Soria. El último viaje del Príncipe de Asturias.

Carles de Escalada  
Soria Goig Julio 2017

El cine y la industria de recuerdos creada tras el hundimiento del Titanic en 1912 ha hecho de que sea esta la tragedia que mas popularmente sea conocida de las muchas ocurridas durante el siglo XX. De todas formas no sería ese naufragio el que contara con la mayor pérdida humana, poseyendo el desgracido 'honor' el buque alemán MV Wilhelm Gustloff, que en Enero de 1945 se hundiría con 9400 refugiados.

Para la historia de España (sin contar con la pérdida de algunos españoles en el hundimiento del Titanic) y de algún mercante torpedeado por un bando u otro durante la Primera Guerra Mundial, el hundimiento del Príncipe de Asturias en 1916, hace ahora poco mas de 101 años, sea quizá también uno de los mas ampliamente desconocidos.



El Príncipe de Asturias había sido construido en Glasgow para la compañía 'Naviera Pinillos Izquierdo y Cía,' siendo el buque insignia de la marina mercante española y hasta esa fecha el mas moderno y lujoso de todos. Comenzaría su primer viaje comercial en Agosto de 1914 desde el puerto de Barcelona con dirección de ida al de Buenos Aires (Argentina) con regreso al puerto de su origen. Con capacidad para llevar 1890 pasajeros divididos en 150 de primera clase, 120 de segunda y otros 120 de tercera (en ocasiones se denomina como segunda económica) y hasta 1500 en la clase emigrante. Los pasajes se dividían en precios actuales desde los €14.480 y €11.445 por persona en la clase de lujo (5000 Pts de la época + impuestos); entre €3.434 y €2.458 en la de primera, €1260 en segunda, €915 en la tercera y €573 y €286 los niños en la clase de emigrante.

Como hemos dicho, con una capacidad de hasta 1890 pasajeros y una tripulación de entre 180 a 200 (193 en su último viaje) repartidos entre la cubierta, fonda y máquinas; tan solo llevaba

oficialmente en ese viaje a 395 pasajeros (muchos de ellos agrupados por familias) siendo un buen número provenientes del barrio barcelonés de La Barceloneta; otros vascos, gaditanos, canarios, algunos extranjeros y por lo menos tres de ellos sorianos. De Serón los hermanastros Adolfo Garijo Mayor y David Garijo Gómara y de Cañamaque, Pascasio Rodríguez Cisneros.

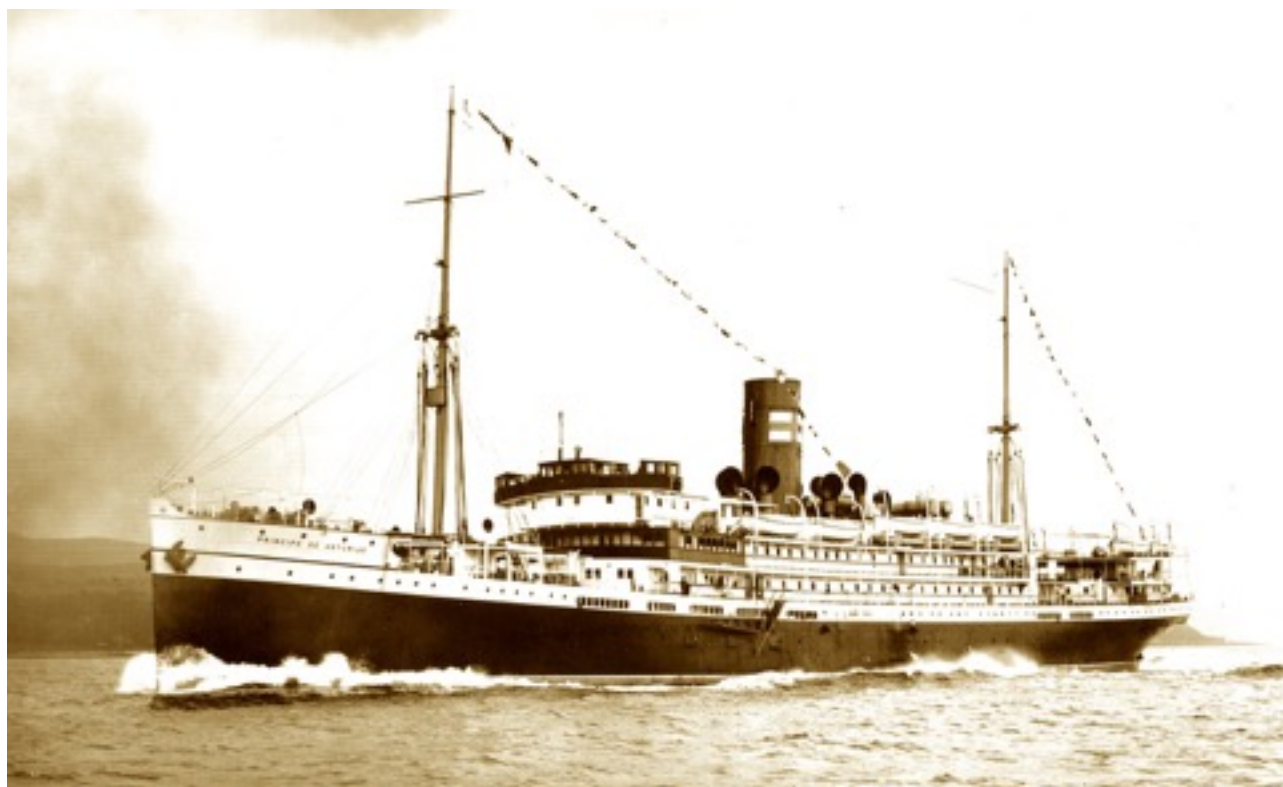
También hay una fuerte evidencia de que el barco transportaba a un buen número de viajeros ilegales. Algunas fuentes elevan la cifra de hasta unos 800, entre ellos un centenar de jóvenes que escapaban del reclutamiento en el ejército italiano durante la Primera Guerra Mundial. Hay buenas referencias sobre un número concreto de polizones canarios embarcados en la última escala española. Al ser ilegales y no haber una lista formal de esos pasajeros, no sabemos sobre la veracidad y del número de ellos; aunque todo apunta a que los hubieron y lo mas probable es que viajaran en la clase emigrante.

El buque saldría del puerto de Barcelona el 17 de Febrero, haciendo escala en los de Valencia, Cádiz y el 23 de Febrero con su última escala española en Las Palmas se dirigiría primero a Santos en Brasil, su primera escala americana para después pasar por los de Montevideo y Buenos Aires.

De los 395 pasajeros Adolfo y David viajaban junto a otros 26 pasajeros en segunda clase en un camarote de los veinte compuesto de cuatro literas (a diferencia del de segunda económica que constaba de seis) situados en el centro de la cubierta principal del buque, que disponía de un amplio comedor comunal.

No sabemos quienes ocupaban las otras dos literas o si se encontraban allí solos debido al bajo número de pasajeros que oficialmente viajaban en esa ocasión o si la compartían con Pascasio Rodríguez.

Pascasio tenía como profesión la de tejedor. Tenía cinco hijos y su mujer se encontraba embarazada de un sexto. Economicamente lo mas seguro es que este viajara en tercera o probablemente en clase emigrante. 59 pasajeros lo hicieron en tercera y 259 en la de emigrante (aunque también se abren otras posibilidades por ahora desconocidas). Dejemos los detalles de Pascasio para otra momento.



Adolfo viajaba con su hermanastro David. Tanto Adolfo como David habían nacido en Serón. El primero el día 24 de Mayo de 1876 y el segundo el 18 de Noviembre de 1883, es decir tenían 39 y 32 años de edad respectivamente. Adolfo era el hijo del farmacéutico afincado en Serón, en donde desarrollaba su profesión y negocio, Juan Garijo Martínez y de su esposa Bienvenida Mayor Encabo. Aunque habían casado en Monteagudo en Octubre de 1875 (de donde era Bienvenida) Juan era natural de Moñux. El matrimonio tendría tres hijos mas en Serón que se llamarían Julio, Tirso y Rufina.

Los padres de Bienvenida fueron Manuel Mayor, natural de Añón en Zaragoza y Visitación Encabo, natural de Madrid, aunque ambos por razones profesionales residían también en Monteagudo. Los padres de Visitación eran Martín Encabo Astorga y Marcelina Alonso, los antiguos farmacéuticos de Serón y que eran originarios de Berlanga de Duero.

Bienvenida fallecería en Marzo de 1881, cuando Adolfo contaba tan solo cinco años de edad, con lo que Juan, su padre, casaría en segundas nupcias un año mas tarde, en Mayo de 1882 con Juana Gómara Ulibarri, natural de Serón, hija de Victoriano y de Dominica; de cuyo matrimonio les nacerían tres hijos. David, del que hacemos mención en este artículo, Eduardo y Paula. La rama de los Ulibarri eran originarios de Salduero.

Desgraciadamente los hermanastros compartirían el hecho del fallecimiento de sus respectivas madres. Juana fallecería y su padre contando con 37 años de edad volvería a casar en terceras nupcias en 1889 con la hermana pequeña de Juana (por lo tanto tia materna de David), Isabel Gómara Ulibarri, de tan solo 19 años de edad. En este matrimonio nos encontraremos como testigo al Dr Lorenzo Cerrada (otro seronés al que mencionamos en el artículo realizado sobre los Cerrada en estas mismas páginas de la Revista Soria Goig).

Adolfo había optado profesionalmente por su vocación religiosa, ingresando en el seminario del Burgo de Osma y tras su ordenación sería el ecónomo entre los años 1902 al 1915 de las parroquias de Uceró, Serón, Abejar y Fuentemolinos.

No sabemos de las razones del viaje. Bien es sabido de que desde hacía varias décadas, un buen número de sorianos habían emigrado a la Argentina, país que les ofrecía oportunidades de las que jamás la misma Soria, ni España soñaría en poder darles y que incluso en muchas ocasiones el gobierno argentino (como por ejemplo durante el gobierno de Miguel Ángel Juárez Celman) no solo les había pagado el pasaje, pero generosamente les había dado un terreno en donde poder trabajar y construirse una casa. No sabemos si emigraban o tan solo visitaban a otros amigos y familiares sorianos ya establecidos allí. Quizá a partir de este artículo alguien pudiera aclarar las razones con mas detalles.

Cuando el Príncipe de Asturias se encontraba a la altura de las costas de Brasil llegando a su primer puerto americano, el de Santos; debido a un pésimo tiempo, con niebla y un fuerte temporal, en la madrugada del 5 de Marzo, colisionaría con arrecifes que afectaría principalmente la sala de máquinas y tras dos explosiones que las afectaron, se hundió en menos de 5 minutos.

De los 59 pasajeros que sobrevivieron, uno de ellos sería David Garijo Gómara, pero no ocurriría lo mismo ni con su hermanastro el cura Adolfo, ni tampoco con el tejedor Pascasio. Se describe el hecho a considerar: *“los más afortunados son algunos pasajeros de segunda clase cuyos alojamientos se encontraban a popa, ahora la zona del buque que más alejada está del mar por haberse hundido el vapor de proa”*.

Durante el hundimiento se darían todo tipo de escenas dantescas. La explosión causó un cortocircuito que dejó sin luz las literas de la clase emigrante. Las calderas explotaron, causando muertos por la explosión y el agua hirviendo en el acto. Si allí habían cientos de personas, allí se produciría la mayoría de las bajas. Muchos pudieron salir de los camarotes en pijamas, medio vestidos, para mas tarde ser barridos por las olas y ser arrastrados al abismo por la nave que se hundía, otros serían comidos por los tiburones.

Tras entrevistar a un buen número de tripulantes y de pasajeros supervivientes, se dieron diferentes versiones no solo de los hechos y de las penurias sufridas por todos ellos. Y debido a algunas contradicciones, comenzaron a nacer teorías de conspiración. Algunas de ellas fueron publicadas en la prensa brasileña. Una de ellas fue sobre el hecho de que el buque transportaba un cargamento de oro y que alguien se hizo con el horas antes de la tragedia o del posible hecho de que transportaba ciudadanos alemanes y que un submarino británico lo había torpedeado. Quizá fue el hecho de llevar polizones. Los ilegales habrían pagado por el pasaje mucho menos que lo estipulado por la tarifa oficial de la compañía; dinero que bien se lo podrían haber quedado algunos de los oficiales y sus colaboradores.

El hecho es de que hubieron muchos muertos. Algunos de los supervivientes se quedarían en Argentina y otros retornarían a España.

En menos de seis semanas, el Jueves 13 de Abril, llegaría al puerto de Cádiz David Garijo Gómara junto a un pequeño número de los supervivientes del naufragio que habían decidido regresar a la Península en vez de quedarse en América.

#### Bibliografía

<http://www.blogseitb.com/rogeblasco/2009/11/22/francisco-garcia-novell-el-naufragio-del-vapor-principe-de-asturias-en-1916/>

<http://www.naufragios.es/index.php/naufragios-historicos/el-principe-de-asturias/82-el-naufragio-del-principe-de-asturias>

[https://es.wikipedia.org/wiki/Vapor\\_Pr%C3%ADncipe\\_de\\_Asturias](https://es.wikipedia.org/wiki/Vapor_Pr%C3%ADncipe_de_Asturias)

<http://prenafetasiles.blogspot.co.uk>

Barceloneta: El Porvenir Castellano : Periódico independiente Año V Número 385 - 1916 marzo 16