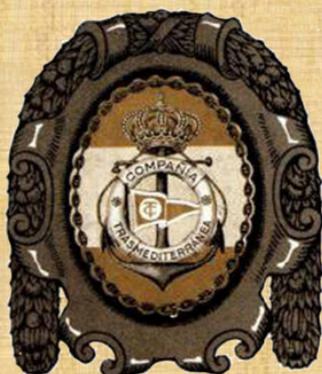


# Colaboraciones especiales



## **CAPITÁN JOSÉ MIGUEL SEGARRA, UN MARINO EJEMPLAR.**

**Francisco Font Betanzos**  
*Doctor en Náutica y Transporte Marítimo*

## **Capitán José Miguel Segarra, un marino ejemplar.**

**Francisco Font Betanzos**

En un artículo anterior relatábamos la historia marinera del vapor *Capitán Segarra* de la Compañía Trasmediterránea, pero pasábamos casi de puntillas por el origen del nombre del buque. Hoy vamos a tratar de subsanar esa omisión en honor de tan ilustre marino mercante en un intento de hacerle justicia.

José Miguel Segarra Segarra, descendiente de marinos, había nacido en Villajoyosa el 11 de marzo de 1870. En su juventud navegó primero como piloto en buques de vela y posteriormente en unidades motorizadas de navieras de prestigio, como la Compañía Valenciana de Navegación, Compañía Cartagenera de Navegación y la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, capitaneando algunas de sus unidades. Poseía un brillante historial profesional, habiendo sido condecorado por el Ministerio de la Guerra en el año 1912 con la Cruz del Mérito Militar de primera clase con distintivo blanco. Tuvo ocho hijos, siendo los dos varones continuadores de la saga familiar de navegantes: Juan Segarra Esquerdo navegó en la Compañía Trasmediterránea y alcanzó el grado de capitán, y Domingo Segarra Esquerdo, aunque inicialmente navegó en la misma naviera que su

hermano, recaló finalmente en la Compañía Trasatlántica, en la que alcanzó también el grado de capitán.



El capitán Segarra (izquierda) con dos compañeros  
Fuente: Archivo familia Segarra

En 1915, año en que se desarrollaron los hechos que vamos a detallar, José Miguel Segarra mandaba el buque *Mariano Benlliure*, que había sido botado en octubre del año 1896 (construcción número 301) en los astilleros Hall Russell & Co. en Averdeen (Reino Unido). Su nombre de botadura era *Inyati*, mixto de pasaje y carga, con

2.516 toneladas de GT, una eslora de 94,7 metros y una manga de 12,3 metros; sus armadores eran J.T. Rennie & Sons, Averdeen. En octubre de 1911 el buque fue vendido a Charente Steamship Co. Ltd. de Liverpool, siendo nuevamente transferido al año siguiente a la Compañía Valenciana de Navegación y rebautizado Mariano *Benlliure*. Esta naviera se uniría en el año 1913 a La Roda Hermanos y constituirían la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, que se integraría en el año 1917 en la Compañía Trasmediterránea. El primer capitán de este buque fue Jaime Giménez Lloret.

Este buque cubría el servicio quincenal, de pasaje y carga general, entre Barcelona y Canarias con escalas en Tarragona, Valencia, Alicante, Cartagena, Almería, Málaga, Melilla, Peñón de Alhucemas, Río Martín (Tetuán), Ceuta, Tánger, Larache, Rabat, Casablanca, Mazagán, Safí y Mogador.

El último viaje del *Mariano Benlliure* se inició en el puerto de Valencia el 2 de diciembre de 1915 a medianoche; en sus bodegas llevaba un cargamento de naranjas con destino al puerto de Liverpool, al que arribó el día 10 a mediodía. Una vez descargado el buque y cumplimentando las órdenes recibidas, partió en la madrugada del día 18 hacia Glasgow, en cuyo puerto atracó el domingo 19; tenía previsto tomar un cargamento completo de carbón para descargarlo bien en Génova, Savona o Livorno.



El Capitán Segarra con su esposa.  
Archivo Familia Segarra.

El *Mariano Benlliure* salió de Glasgow el sábado 25 de diciembre de 1915 a las ocho horas, una vez finalizada la estiba y el buque arranchado a son de mar. Transportaba en sus bodegas de carga

3.100 toneladas métricas de carbón, llevando las carboneras abarrotadas (entre 400 y 500 t), ya que era norma habitual de la naviera abastecerse de combustible en los puertos carboneros; veinte pies era el calado medio con el que salió el buque de puerto.

El tiempo reinante a la salida era temporal del SW; el texto del radiograma habitual de mediodía del día siguiente, domingo 26, cursado a sus armadores de Valencia era: «Sin novedad». El lunes 27 el buque no expide ninguna comunicación a sus armadores, pero sí a su consignatario Goodyear en Liverpool, indicándole que se encuentra a 40 millas al W de las islas Scilly y que regresa con averías, añadiendo que volvería a telegrafiar tan pronto fuera posible. Lógicamente el agente transmite esta eventualidad a su armador, la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, que la recibe el día 28 a las 12.10 horas.

El mismo día 28, a las 18.45 horas, los armadores reciben nuevas noticias del agente: «Hemos hecho pesquisas Falmouth-Scilly sin obtener nuevas noticias radiotelegráficas. Estamos muy preocupados y nuestra opinión es que el asunto parece serio».

El día 29 el agente de Liverpool transmite a sus armadores tres nuevos radiogramas, fechados a distintas horas. El texto del primer radio era: «El agente del Lloyd´s en las islas Scilly telegrafía lo siguiente –A 18.30 horas lunes día 27 recibí radiograma manifestándonos vapor español *Benlliure* 40 millas oeste Scilly hacía

agua a proa procediendo Este once nudos—». El segundo radiograma decía: «A 19.30 del mismo día manifiesta agua bodega nº 3, procede Este, nueve nudos. No hay noticias posteriores. Buques patrulleros ingleses de guerra proceden busca pero regresaron sin haber encontrado buque ni tripulación. El tiempo es terrorífico y ahora sopla galerna del Sur. Si el buque no ha llegado a un puerto del Canal tenemos pocas esperanzas de seguridad». El último radiograma estaba expresado en los siguientes términos: «A 20.05 horas manifiesta estar a la vista de la luz de Scilly. Estamos persistiendo en nuestras pesquisas y telegrafiamos seguidamente cualquier noticia precisa». Los radiogramas del buque se recibieron en la estación de T.S.H. de Round-Island (Scilly) y transmitidos al agente del Lloyd´s en Lands-End, reenviándolos éste al agente de Liverpool.

El armador valenciano Manuel Ferrer y Peset recibió un radio desde el *Mariano Benlliure*, enviado por su capitán, que decía: «A 20.05 continuamos en las mismas condiciones aguantando el temporal. Imposible salvarnos. Dentro de pocos minutos perecemos 45 hombres. Adiós, Segarra».

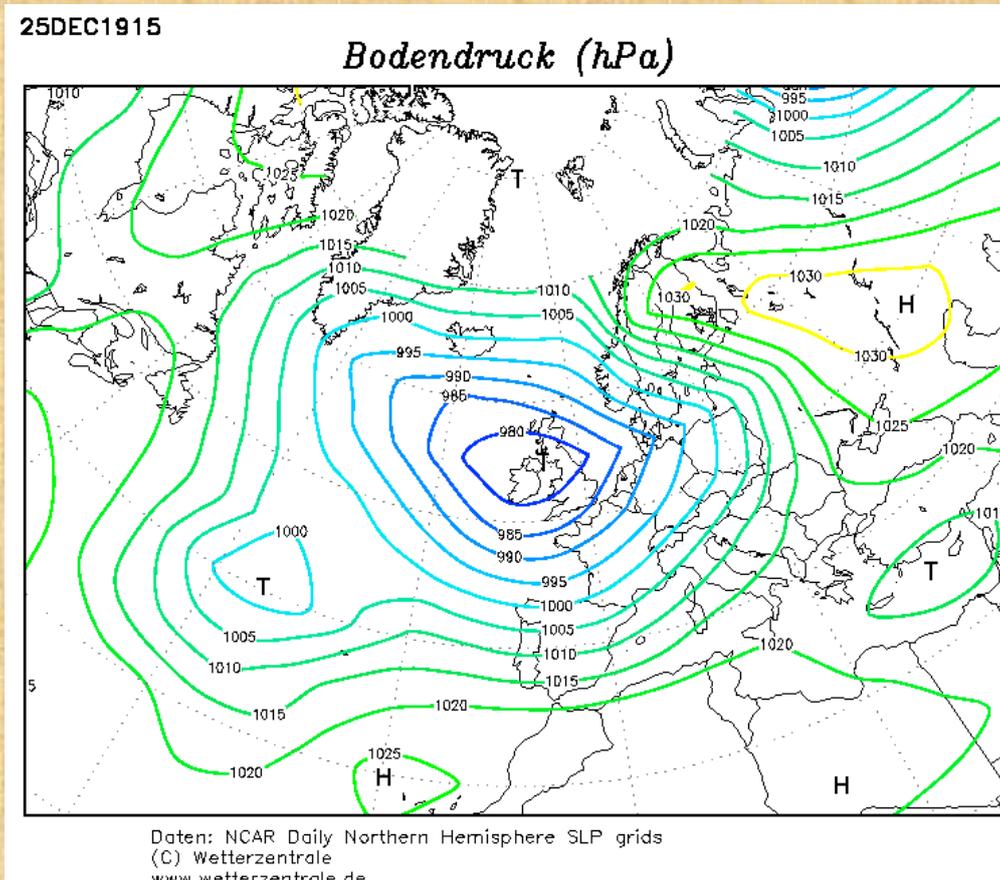
A pesar de la celeridad del Almirantazgo inglés en enviar una flotilla de torpederos para localizar al buque, no se encontró ningún rastro. El capitán Segarra, si bien sus armadores le dieron orden de abandonar el buque, prefirió hundirse con él ante la imposibilidad de salvarlo; quería cumplir, hasta el final, la obligación inherente al

cargo de capitán de permanecer a bordo de su buque hasta perder la última esperanza de salvarlo.

En el mapa de isóbaras correspondiente al día 25 de diciembre podemos comprobar como una profunda depresión estaba centrada ese día en el Canal de San Jorge. Documentos consultados nos confirman que el temporal que hundió al *Mariano Benlliure* fue uno de los peores de la época. El vapor *Barceló*, de la misma Compañía que el buque siniestrado, había partido de Glasgow un día antes con un cargamento de carbón para Málaga, sufriendo en el Golfo de Vizcaya graves averías como consecuencia del mismo temporal que afectó al *Mariano Benlliure*. También el buque *Paulina*, de la Naviera Serra de Bilbao, zarpó de Liverpool el día 28 con un cargamento de general con destino a varios puertos españoles, arribando a Vigo con varios días de demora y con grandes averías, además de perder la carga de cubierta y dos botes salvavidas. Hay constancia de las manifestaciones de un capitán español en el sentido de que captó la llamada de auxilio del *Mariano Benlliure* cuando él se encontraba fondeado al abrigo de la costa, en espera de que amainase el temporal, pero que no pudo hacer nada por el intenso temporal existente y la distancia que separaba a ambos buques.

Los cuerpos aparecidos e identificados fueron los correspondientes al capitán Segarra y primer maquinista Eduardo Damiá. Los restos del primero fueron encontrados en la playa de la

pequeña villa de Llanon el día 12 de enero de 1916 y enterrados, al día siguiente, en el cementerio de la iglesia de Llansantffraed



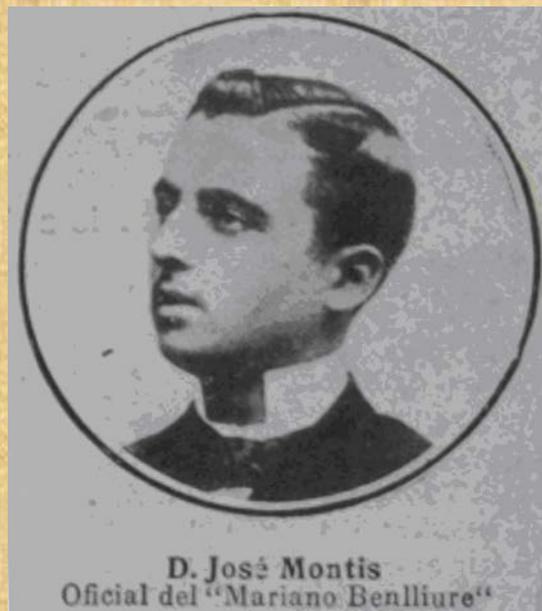
Mapa de isóbaras correspondiente al 25 diciembre 1915.

(Cardigan), condado de Gales, al sudoeste de Inglaterra. Se encontraron más cuerpos, pero al no ser identificados podrían corresponder a tripulantes de buques hundidos por los submarinos alemanes. La notificación del hallazgo e identificación del cadáver del capitán Segarra fue cursada al Consulado General de España en la Gran Bretaña en los siguientes términos:

«He de hacer constar a Vds. que un cuerpo, al parecer de un capitán mercante español, ha sido arrojado a la playa el 12 de los corrientes y fue enterrado aquí el 13 del actual con exequias solemnes de la Iglesia inglesa. Seis capitanes mercantes ingleses condujeron el ataúd a la iglesia y también después del servicio religioso depositándolo en la sepultura ellos mismos con todos los honores de costumbre entre capitanes de la Marina Mercante inglesa. Señas: sobre 45 años de edad, 5 pies y 10 pulgadas de alto, vestido de uniforme azul, la chaqueta con cuatro galones de oro y dos banderas, la de la Casa Armadora C.A. (Correos de África) y la nacional en cada manga: J.S. en el interior de la chaqueta y de la camisa. Tenía un reloj de plata con cadena de oro y J.S. en el colgante, cosas actualmente a cargo de la policía. Tendré mucho gusto de enviarle ulterior información. Sírvase entregar esta relación a algunos de los periódicos locales para ayudar a la identificación. De Vd. Atte. Firmado W. Davies. Capitán Mercante inglés retirado.»

La tripulación del buque estaba formada por 45 hombres, la mayoría de ellos valencianos; se salvaron cuatro tripulantes que no embarcaron al zarpar el buque de Valencia. El artículo publicado por Mundo Gráfico el 5 de enero de 1916, aportado por Fernando García Echegoyen, nos detalla el nombre de algunos de los tripulantes enrolados en el buque: José Miguel Segarra Segarra, capitán; José Montis, primer oficial; Luís Grimart, segundo oficial; Vicente Pérez,

tercer oficial; Juan Vigo, telegrafista; Eduardo Damiá, primer maquinista; Antonio Fos, segundo maquinista; David, tercer maquinista; Rafael Sister, mayordomo; José Dás, Pedro López, Francisco Llorens, Manuel Tabardo, Vicente Martínez, Pascual Belenguer y Miguel Valero, marineros. Entre los supervivientes que no embarcaron estaban Emilio Llorens y Antonio Boluda.



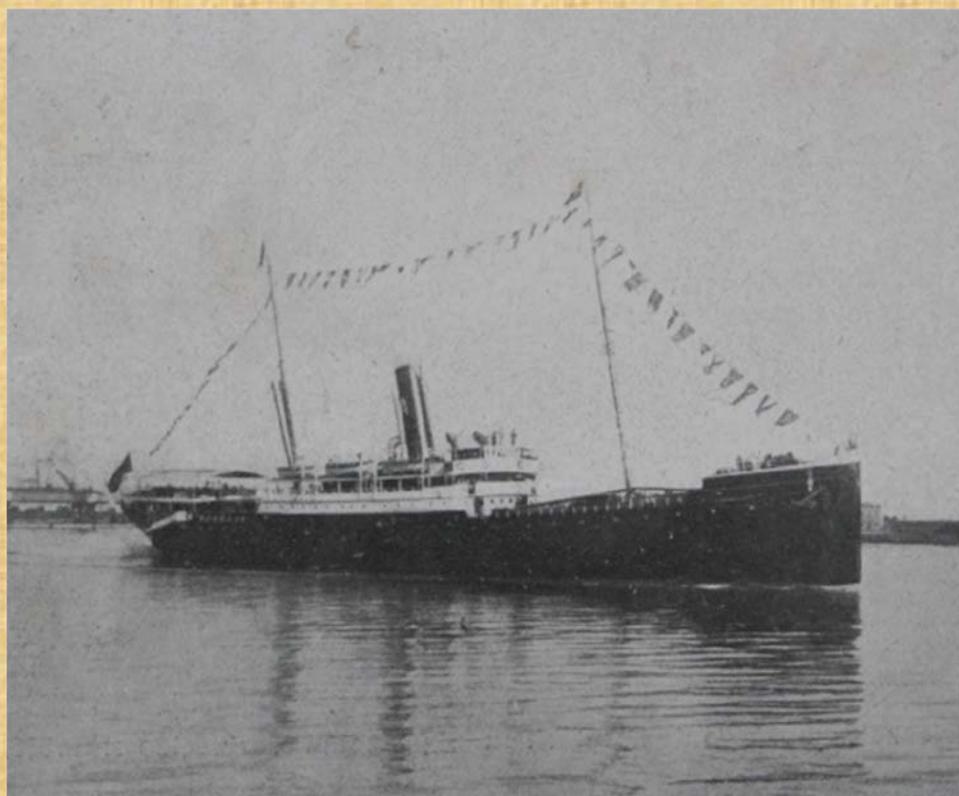
(Mundo Gráfico del 5 de enero de 1916).

Recogemos la noticia del siniestro tal como la transmitía el periódico El Noroeste en su edición de 31 de diciembre de 1915:

«Naufragio del *Benlliure* (Por telégrafo).- Comunicando el siniestro.- Enorme repercusión en Valencia.- Se ignora la causa del naufragio.- Gentío en las oficinas.- Madrid 30,12m.

La Compañía de Vapores Correo de África, instalada en el Grao (Valencia) ha recibido noticias manifestándola que el vapor correo de

África *Mariano Benlliure* perteneciente a dicha Empresa ha naufragado en el canal de San Jorge pereciendo toda la tripulación. La noticia ha producido grandísima sensación pues casi todos los tripulantes son valencianos. Hay gran ansiedad por conocer nuevas noticias, pues el cablegrama no da detalles de la causa del naufragio, ignorándose si ha sido producido por el choque con alguna mina. El *Mariano Benlliure*, que era un buque de construcción moderna, pertenecía a la matrícula de Valencia desde 1912 y cargaba unas 3.000 toneladas. Esta noticia corrió por toda Valencia como reguero de pólvora, acudiendo a las oficinas de la Compañía inmenso gentío, los familiares y amigos de los tripulantes deseosos de conocer detalles del siniestro.



El *Mariano Benlliure*.

Fuente: Archivo Fernando García Echegoyen

Despachos de Valencia anuncian nuevos detalles del naufragio del vapor *Mariano Benlliure*. Dicho buque era uno de los mejores de la flota de los correos de África. Había salido el día 25 de Glasgow con dirección a Génova con cargamento de carbón, naufragando a 40 millas al Este de la isla de Scilly. El capitán del barco envió radiogramas diciendo que corría un horroroso temporal y que demandaba auxilio. Al recoger los radiogramas la flota de torpederos ingleses, acudió rápidamente al lugar del suceso, no encontrando resto alguno de la embarcación. Se dice que el almirantazgo inglés ha cableografiado al ministro de Marina español, dándole el pésame por la pérdida del *Benlliure* y sus 45 tripulantes. En Madrid no se han podido obtener noticias de la casa armadora, pues sólo circuló esta tarde el rumor del naufragio que, desgraciadamente, ya se ha confirmado. La mayoría de los tripulantes eran valencianos. El capitán se apellidaba Segarra; el primer oficial, Montis, sobrino de la marquesa de San Joaquín, y el segundo, Guinar.»

Tanto el Ayuntamiento de Alicante como el de Villajoyosa acordaron rotular una de sus calles con el nombre de Capitán Segarra. El acuerdo de la corporación municipal de la villa, tomado en el pleno de 11 de enero de 1916 decía así:

«La Presidencia hizo presente a la corporación que, con motivo de la catástrofe ocurrida en el naufragio del vapor mercante *Mariano Benlliure* que mandaba un distinguido hijo de esta población, llamado

don José Miguel Segarra que ha sucumbido víctima del cumplimiento de su deber y quizás entre estos se cuenten algunos marineros tripulantes también de esta ciudad, estimaba procedente constase en acta haber visto la Corporación con sentimiento la pérdida del citado barco y sus tripulantes, y que en nombre del Ayuntamiento se diese el más sentido pésame a las familias de los desaparecidos náufragos hijos de esta población.»



Rótulo de la calle de Alicante dedicada al Capitán Segarra  
Archivo Alfredo Campello

Difícil es saber las causas exactas que motivaron el naufragio del *Mariano Benlliure*, pero apelamos a la experta opinión de Ernesto Anastasio Pascual, que en una conferencia, titulada «Los accidentes marítimos», pronunciada en la Cámara Oficial de Comercio de Madrid

el 14 de abril de 1953, en el Curso de la Asociación Española de Derecho Marítimo 1952-1953, se expresaba así<sup>1</sup>:

«Y también tengo un caso de experiencia personal, aunque no fui testigo ni protagonista, que es el de un buque, magnífico por cierto, de la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, que se llamaba *Mariano Benlliure*. Este barco estaba destinado a otras cosas, pero convino que hiciera un viaje a Inglaterra y que regresara con un cargamento de carbón. Y aquel barco, que navegaba con todas las de la ley, pero que cuando estaba abarrotado de carbón quedaba con muy poca obra muerta, pereció, seguramente por esto. La mar, rompiendo en cubierta, respetó las escotillas, pero se precipitó por la entrada de la cámara, empezó a invadir la bodega y la sala de máquinas...»

«Puede perderse un barco por falta de estabilidad; por falta de estabilidad que procede de un defecto de construcción o de una manera permanente de ser del barco, porque lo requiere su naturaleza especial; claro que por falta de estabilidad, puede dar la vuelta y hundirse.»

Respecto a la actitud heroica tomada por el capitán Segarra en los hechos que relatamos, esta era la opinión de Anastasio Pascual

---

<sup>1</sup> Recordemos que en 1952 Alberto Anastasio Pascual era presidente de la Compañía Trasmediterránea y sus conocimientos sobre el tema que tratamos eran muy amplios, ya que había sido capitán de la Marina Mercante, Práctico del puerto de Barcelona, profesor de la Escuela de Náutica de Barcelona, licenciado en Derecho y experto en el campo del seguro marítimo.

relacionando este accidente con la gesta del capitán danés Carlssen y su buque *Flying Enterprise*<sup>2</sup>:

«...pero reconozcamos que estos heroísmos de la gente de mar no están vinculados a una raza determinada y que aquí, en España, los tenemos, no solamente para que no nos supere nadie, sino para superar a los demás.»

Emotivo es el panegírico hecho por Antonio López Perea, en *Vida Marítima* del año 1919, al cumplirse el cuarto aniversario del naufragio del *Mariano Benlliure*:

«Si la opinión pública pudiese apreciar, al igual que los profesionales, el esfuerzo sostenido por la tripulación de dicho buque contra los elementos desencadenantes en mares tan tenebrosos como los de aquellas latitudes, se daría cuenta exacta de la lucha afrontada, lucha titánica y desigual en la que tanta parte habrá tomado ese noble y generoso estímulo del hombre de mar que antepone siempre al peligro el sagrado cumplimiento del deber, puesto en todo momento al servicio y en defensa de las vidas de sus connavegantes y de los cuantiosos intereses confiados a su pericia y a su honor profesional.»

Para finalizar este relato queremos detallar el episodio vivido por uno de los hijos del capitán Segarra, del que fue testigo el padre

---

<sup>2</sup> El capitán Kurt Carlsen al mando del carguero norteamericano *Flying Enterprise* se enfrentó en diciembre de 1951, en el Atlántico norte, a un gran temporal, sufriendo el buque grandes averías y tomando una pronunciada escora. Toda la tripulación, a instancia del capitán, abandonó el barco permaneciendo Kurt Carlsen a bordo durante 14 días hasta que fue rescatado por los servicios de salvamento al hundirse el buque.

del autor de este artículo. En los años cincuenta Juan Segarra Esquerdo, capitán de la Compañía Trasmediterránea, fue designado para tomar el mando del buque *Capitán Segarra*. Al embarcar y ver la fotografía de su padre que presidía la cámara de oficiales, mandó retirarla acompañando la orden con estas palabras: «No quiero que mi padre se pueda hundir dos veces».

*Francisco Font Betanzos*

***Artículo publicado en la Revista General de Marina, mayo de 2009.***

#### **BIBLIOGRAFÍA.-**

- LLORCA BAUS, Carlos. La Vila del Mar. Tomo I. Villajoyosa. Ilmo. Ayuntamiento de Villajoyosa. (1985).
- ANASTASIO PASCUAL, Ernesto. Los accidentes marítimos. Conferencia pronunciada en la Cámara Oficial de Comercio de Madrid, el 14 de abril de 1953, en el Curso de la Asociación Española de Derecho Marítimo 1952-1953.
- Archivo Fernando García Echegoyen.
- Archivo familia Segarra.
- Archivo Domingo Segarra Esquerdo.
- Mundo Gráfico del 5 de enero de 1916.
- El Noroeste de Gijón de 31 de diciembre de 1915.

- Archivo Alfredo Campello.
- Archivo Municipal de Alicante.
- Archivo Vicente Sanahuja.
- Vida Marítima, año 1919.
- <http://www.wetterzentrale.de>

