

**ABORDAJE Y NAUFRAGIO DEL VAPOR
«SUD-AMÉRICA» EN EL MUELLE DE LA LUZ**

**COLLISION AND SINKING OF DE SHIP SOUTH
AMERICA BY FRANCE IN THE PUERTO
DE LA LUZ**

Francisco Reyes Reyes*

Recibido: 13 de mayo de 2010

Aceptado: 14 de julio de 2010

Resumen: El hundimiento del vapor de bandera italiana «Sud-América» en 1888 en el Puerto de la Luz por el abordaje ocasionado por el buque de pabellón francés «La France», que causó la muerte de 79 pasajeros y la pérdida de todo el cargamento, dió lugar a un importante litigio en reclamación de los daños y perjuicios producidos. La competencia de los tribunales españoles para enjuiciar el caso fue una de las cuestiones principales discutidas, tema central sobre el que versan tres dictámenes emitidos por prestigiosos juristas del foro de Madrid a los que se refiere este trabajo.

Palabras clave: abordaje, naufragio, Puerto de la Luz, competencia de los tribunales españoles.

Abstract: The sinking of the Italian flag steamship «South America» in 1888 in Puerto de la Luz by the collision with the French-flagged ship «La France», which killed 79 passengers and caused the loss of all the cargo, resulted in a major lawsuit to claim for damages occurred. Competence of Spanish court to judge this affair was one of the main discussed issues, being the central subject of the three reports delivered by prestigious jurists from the forum of Madrid referred in this work.

Keywords: Collision, sinking, Puerto de la Luz, competence of Spanish court.

* Abogado. Presidente de la Sección Segunda del Consejo Consultivo de Canarias. Avda. Alcalde Ramírez Bethencourt, 10, planta baja. 35003 Las Palmas de Gran Canaria. España. Correo electrónico: fco_reyes@telefonica.net; Teléfono: 928.34.45.18.

Me ha incitado tratar ahora sobre este naufragio la lectura del libro de don José Miguel Alzola: «De la Gallera al Foro. Eduardo Benítez González. 1850-1901»¹, cuyo capítulo XIV dedica a este tema, para recordar la actuación profesional que como Letrado tuvo en la dirección legal de la reclamación judicial efectuada y encomendada por la Naviera y Compañías Aseguradoras del buque colisionado y naufragado, «Sud América».

Está más que justificada la desazón de don José Miguel por la infructuosa búsqueda del expediente referido a dicha reclamación judicial, en el Archivo Histórico Provincial donde se custodian los fondos de la Real Audiencia de Canarias, después de haber repasado el listado de los 17.375 asuntos que se conservan en este Archivo; así como por el desconocimiento del destino del archivo del bufete de don Eduardo, después de 25 años de ejercicio tan brillante.

Ante esta circunstancia aportó la información complementaria de que dispongo sobre los procedimientos judiciales que se plantearon entonces relativos al abordaje y hundimiento del vapor «Sud América», advirtiendo no obstante que hasta donde he podido indagar, tratando de localizar las referencias sobre este caso en los distintos manuales de recopilación de jurisprudencia marítima nacional e internacional, ninguna información he encontrado que contenga los datos del resultado del litigio entablado en España, ni en la segunda instancia, ni tampoco ante el Tribunal Supremo, aunque sí respecto a resoluciones adoptadas por la jurisdicción de Marina y la sentencia dictada por el Juzgado en la primera instancia, en Las Palmas, así como los datos del resultado de los procedimientos seguidos en los Tribunales de Marsella y de Génova.

Adelanto, sin embargo, que en la magnífica conferencia que pronunció don Manuel Padrón Quevedo el 4 de junio de 1965, con el título «Don Juan E. Ramírez Doreste, Abogado y Decano»², dentro del ciclo organizado por el Il. Colegio de Abogados con motivo de la inauguración del nuevo Palacio de Justicia, para exaltar la memoria de la Audiencia de Canarias y la

¹ Colección Viera y Clavijo. El Museo Canario, 2003.

² *Revista del Foro Canario*, núm. 41, 1965.

figura de algunos Decanos ilustres, indicó al respecto de este importante litigio que en primera instancia la sentencia estimó que el Tribunal competente era el de Marsella, donde estaba matriculado el «France» y residía la Compañía armadora de este buque; que la Audiencia revocando dicha sentencia consideró competentes a los tribunales de nuestro territorio; que el Tribunal Supremo, fundándose en el carácter internacional de la controversia falló declarando que el Tribunal competente era el de La Haya; y que al fin, este Tribunal, sentando jurisprudencia para casos análogos, declaró que la jurisdicción competente por abordaje de barcos de distintas naciones en puerto, que no fuera de alguna de ellas, era el del lugar del siniestro.

Pero, en las consultas que he efectuado de los distintos tratados y recopilaciones de jurisprudencia no existe rastro sobre tales sentencias. Así ha sucedido rebuscando en: La Gaceta de Madrid; en la Revista General de Legislación y Jurisprudencia; en el Ensayo de Jurisprudencia Marítima en España, de Gutiérrez de la Cámara; en Jurisprudencia Marítima, de Ignacio Arroyo, que incluye un amplio repertorio de resoluciones judiciales en esta materia desde 1865; y en Jurisprudencia Comercial Marítima, de Vidal Solá.

Determinada explicación tiene este silencio, que trataré de desvelar en la medida de lo posible, al desarrollar este artículo.

Solamente, en el Tomo III de la obra de Francisco Fariña, Derecho Comercial Marítimo³, que contiene una documentadísima y exhaustiva relación de decisiones judiciales de Tribunales internaciones sobre accidentes marítimos, se hace mención al abordaje entre el vapor francés «La France» y el italiano «Sud América», al señalar que sobre este caso recayó resolución el 5 de diciembre de 1888 (de la autoridad de Marina) que admite la competencia con arreglo al artículo 118, título 7º, tratado 51 de las Ordenanzas de la Armada de 1793 y disposiciones de los artículos 215 a 221 de la Instrucción de 4 de junio de 1873, para instruir diligencias en esclarecimiento de los hechos

³ El tomo III de esta obra trata de los accidentes marítimos, asistencia y averías comunes. Compendia la doctrina y jurisprudencia internacional en la materia. Fue publicado por el Departamento editorial del Comisariado Español Marítimo. Madrid, 1948.

y aun para la correspondiente causa si hay responsabilidad de carácter delictivo».

Este último autor, con la referencia a la normativa de aplicación en la fecha en que se produjo el siniestro marítimo sobre el vengo tratando, señaló que:

«El artículo 30 de la Ley Orgánica del Poder Judicial de España, reserva a la Jurisdicción de Marina el conocimiento de los delitos cometidos a bordo de los buques, los naufragios, abordajes, etc. Los tribunales civiles tienen por tanto que declinar la competencia en estos asuntos. Pero, según alguna jurisprudencia, la acción por indemnización de daños y perjuicios puede ser planteada ante la jurisdicción civil. Una S. Del Consejo de Guerra y Marina de 17 de febrero de 1908, dictada a consecuencia del abordaje entre los buque María Cruz y Chacharramendi en aguas territoriales españolas, contiene las declaraciones siguientes:

«Planteada ante la jurisdicción civil la acción por indemnización de un abordaje, la decisión de un tribunal marítimo no tiene otro valor que la autoridad de un simple informe y no obliga al juez que es árbitro de conformarse o no a esa decisión. En consecuencia, si el tribunal marítimo ha declarado el abordaje culpable, comprometiendo la responsabilidad del buque abordador, y el tribunal civil decide, al contrario, que ese mismo abordaje es fortuito, el armador del buque abordado no tiene recurso alguno ante el Consejo Supremo de Guerra y Marina para pedir la anulación de este fallo».

La jurisprudencia que sostiene esta doctrina resulta, básicamente, de las sentencias del Tribunal Supremo de 20 y 22 de diciembre de 1910 y 25 de mayo de 1916.

El peregrinaje de jurisdicciones, consecuencia de la discutida competencia de los órganos judiciales intervinientes en los litigios complejos como el suscitado ya entonces sobre dicho caso, en Francia, Italia y España y su resultado final, nos muestra, como en casi todos los asuntos de esta naturaleza, lo intrincado de los distintos aspectos que han de ser objeto de estudio y discusión, entre ellos particularmente el relativo a la jurisdicción competente, sobre lo que incidiré.

En el Juzgado de Primera Instancia de Las Palmas se dedujo el 10 de octubre de 1888 demanda ordinaria en juicio de mayor cuantía por el Procurador Francisco Bello, bajo la dirección letrada de Eduardo Benítez González, en nombre del Ca-

pitán Bertora del buque «Sub-América», de la «Sociedad La Veloce» y de seis Compañías aseguradoras «La Italia», «Manmheim», «La Federale», «Fenice Austriaca», «Rhemanía» y «Swizera», contra la Sociedad General de Transportes Marítimos, armadora del buque «La France».

En los hechos de la demanda se hace referencia al abandono realizado por la Naviera del buque hundido «Sub América» a favor de las Compañías aseguradoras del mismo, al cumplimiento de las formalidades correspondientes a las protestas efectuadas por parte del capitán de dicho buque, Bertora, ante el cónsul de Italia en Las Palmas y ante Notario, el mismo día del siniestro, y a la calificación del abordaje efectuada por la Comandancia marítima, como constitutivo de descuido o temeridad por parte del capitán del vapor «La France».

La competencia del Juzgado de Las Palmas se sostuvo básicamente en los principios de derecho internacional privado de aplicación, reconocidos por el Tribunal Supremo, en decisiones del Tribunal de casación de Bélgica, resoluciones del Congreso Internacional de Amberes de 1885, los tratados con Italia y Francia de 21 de julio de 1867, 2 de mayo de 1884 y 6 de febrero de 1882, el Decreto-Ley de Extranjería de 17 de noviembre de 1852, los artículos 16 y 826 del Código de Comercio y el Decreto de unificación de fueros de 6 de diciembre de 1868.

Al día siguiente de haberse presentado la indicada demanda en Las Palmas, o sea, el 11 de octubre de 1888, por la Compañía «La Veloce» como propietaria del vapor «Sud América» se comunicó al Tribunal de Comercio de Marsella que había hecho abandono del buque a las Entidades aseguradoras y que había entablado ante el Tribunal competente del lugar donde se produjo el naufragio la correspondiente acción por tener otros perjuicios que reclamar, procedimiento en trámite a cuyo resultado se atenía, verificando protesta de seguir su curso hasta obtener sentencia.

Sin perjuicio de lo cual, para estar en regla y aun para el caso de que llegara a suscitarse cuestión de incompetencia del Tribunal español, para conservar sus derechos a través de una instancia ejercida en plazo ante el Tribunal francés a cuya competencia no podría oponerse ni el capitán Verd del vapor «La

France», ni la propietaria de éste buque la «Sociedad General de Transportes», interesaba que se ordenara el cumplimiento en Francia de la sentencia que en su día recayese que declarara responsables a dicho capitán y armadora de todos los daños y perjuicios resultantes, formulando por tal motivo protesta formal de reserva de los derechos oportunamente ejercitados en las instancias donde se han promovido las acciones derivadas de dicha colisión.

Por otra parte, también las aseguradoras del buque «Sud América», en razón al abandono efectuado del mismo, hicieron igual planteamiento de reserva de sus derechos ante el Tribunal de Marsella, con base en las reclamaciones entabladas en Las Palmas.

Pero ninguna de estas entidades demandantes intervinieron con posterioridad en este procedimiento suscitado en Marsella, recayendo en rebeldía –como luego se dirá– pronunciamiento declarando desechadas sus respectivas demandas.

También con equivalente propósito las Compañías armadora del «Sud América» y aseguradoras de este vapor, formalizaron en la misma fecha sendas demandas ante el Tribunal Civil de Génova, que se declaró incompetente, fallo que fue anulado por el Tribunal de casación de Turín el 23 de julio de 1890, para que resolviera previamente el Tribunal de apelación de Cazale.

Igualmente, en Génova, la correspondiente Comisión de la Capitanía del Puerto instruyó expediente con motivo del naufragio en cuestión, dictaminando que procedía atribuirse el abordaje a la culpa del capitán del buque «La France».

Al respecto conviene recordar que, ciertamente, que en lo tocante a conflictos de legislación por discrepancia entre normas nacionales y subsiguientes cuestiones de competencia para conocer en supuestos de abordajes, más en los casos de siniestros sobrevenidos en alta mar entre buques de distinta nacionalidad, ya se venían generando problemas de considerable magnitud con indudable trascendencia práctica por los efectos derivados relativos a las exigencias de responsabilidades civiles, con diferencias ostensibles de solución, de modo especial en las regulaciones de los derechos inglés y alemán en cuanto al régimen aplicable en esta materia respecto los límites indemnizatorios.

De ahí la preocupación latente derivada de esta sensible problemática que propició acometer una labor unificadora de las normas sobre abordajes y específicamente respecto a la responsabilidad civil dimanante de este tipo de siniestros marítimos, que empezó a plantearse en 1885 en el Congreso de Amberes y en sucesivas conferencias internacionales, como las de Bruselas en 1888, Génova en 1892, Amberes en 1896 y 1898, Londres 1899, París en 1900, Hamburgo en 1900 y Bruselas en 1905, hasta culminar el 23 de septiembre de 1910 mediante la adopción del Convenio para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje, suscrito por veinticuatro Estados y aplicable cuando todos los buques implicados enarbolan pabellón de los Estados contratantes, al que España se adhirió y ratificó el 17 de noviembre de 1923 (Gaceta de Madrid núm. 347, de 13 de diciembre).

La entidad demandada fue emplazada el 22 de diciembre de ese año en el referido pleito promovido en Las Palmas y se personó con la dirección letrada de Juan E. Ramírez Doreste el 18 de marzo de 1889, promoviendo artículo de incontestación y las excepciones dilatorias de incompetencia y de litis pendencia, previa formalización de la correspondiente protesta de no someterse a la jurisdicción de los tribunales españoles.

Basó su oposición en que no se había incoado en Las Palmas ningún procedimiento criminal contra el capitán del buque «La France», ni había sido citado ni emplazado para ninguna otra diligencia por parte de las autoridades españolas, así tampoco respecto del propio buque que salió del puerto de La Luz sin haberse requerido la prestación de garantía o fianza de clase alguna.

Así mismo amparó la excepción de litis pendencia en el hecho de que ante el Tribunal de Comercio de Marsella se habían planteado dos demandas, respectivamente, una por parte de la Sociedad Armadora del «Sud América» y otra por las Compañías aseguradoras de este navío, cuyos procedimientos se encontraban en tramitación. También adujo que la Comisión Marítima de Marsella, el Prefecto Marítimo de Tolón y la Comisión Superior de Naufragios de París habían declarado que la responsabilidad de la colisión incumbe al capitán del Sud Améri-

ca, habiéndose mantenido al capitán del «La France» la capacidad de mandar buques, mediante resolución del Ministro de Marina.

Con independencia de las actuaciones judiciales, el Comandante del Puerto se había constituido en el lugar del siniestro, tomando declaración a los prácticos, a los oficiales de los vapores siniestrados y a otros de buques próximos. Tras reunirse la Junta de Pilotos se dictaminó por unanimidad que el vapor francés era responsable de la colisión y ulterior naufragio, por descuido o temeridad del capitán.

Elevado el expediente al Departamento de Cádiz, el Capitán General, oído el Auditor y el Fiscal de Marina, resolvió por Decreto de 17 de octubre de 1888 que debía anularse lo actuado al considerar que la Comandancia solo era competente para fallar en accidentes que ocurran entre buques españoles o entre estos y extranjeros.

Finalmente, el Consejo Supremo de Guerra y Marina, de conformidad con la propuesta del Fiscal Togado, el 5 de diciembre de 1888 dejó sin efecto la resolución del Capitán General del Departamento de Cádiz, por lo que quedó firme lo resuelto por la Junta de Pilotos.

Con posterioridad, la representación de la Sociedad armadora del «La France» renunció a la excepción de litis pendencia por haber concluido por sentencia firme el litigio entablado en Francia, promovido preventivamente ante el Tribunal de Comercio de Marsella por el propio Capitán Bértora, la Sociedad italiana «La Veloce» y las aseguradoras del buque «Sud América».

Esta sentencia fue dictada en rebeldía de las partes demandantes, absolviéndose a la entidad demandada y condenando en costas a las reclamantes. Previamente se había convocado en audiencia los días 7 y 8 de mayo de 1889 a las entidades actoras para sostener y probar sus alegatos, pero al pedir aplazamiento de dos meses para presentar las pruebas el Tribunal no accedió y fijó vista el 16 de mayo para resolver sobre el fondo del asunto, sin que concurriera la representación de estas partes demandantes.

La sentencia fue notificada el 1 de junio de 1889, coincidiendo el fallo con la decisión de la Comisión Superior de Naufragios

de París, que había adoptado el 31 de diciembre de 1888 declarando que el Capitán Le Verd no era responsable del naufragio del Sub América y que éste «había ocurrido por las maniobras vacilantes é indecisas del barco italiano, pues si éste hubiera seguido el rumbo que llevaba, hubiera pasado por delante de «La France», sin dar lugar al abordaje que sobrevino por un cambio de rumbo contrario a las reglas establecidas para prevenir los abordajes, y por esas razones procedía mantener también al Capitan Verd al mando de buques en todos los mares».

El Juzgado de Las Palmas dictó sentencia el 8 de mayo de 1889 declarando su incompetencia y la de los demás tribunales españoles para conocer de la demanda, sin imposición de costas. Se emitió por el Juez del Partido Judicial don Rafael Bethencourt Clavijo y en cuanto estimó la excepción opuesta por la parte demandada fue netamente favorable a la pretensión deducida por el Letrado don Juan E. Ramírez Doreste.

Sobre este tema del abordaje y naufragio del «Sud América», versando sobre la cuestión de competencia discutida en los procedimientos judiciales entablados, en el Museo Canario se conservan las publicaciones de tres dictámenes⁴, entonces encargados por las partes en litigio, una vez dictada la sentencia que resolvió la primera instancia del proceso, que fueron emitidos por ilustres abogados del Foro de Madrid, que tuvieron además un importante papel político en la época.

⁴ El primer Dictamen, emitido por los Excmos. Sres. Dr. D. Germán Gamazo, Ldo. D. Francisco Silvela y Ldo. D. Nicolás Salmerón Alonso, del Foro de Madrid, tiene por objeto el litigio entablado en virtud del abordaje del vapor La France al vapor Sud-América, ocurrido en las aguas del Puerto de la Luz en la Isla de Gran Canaria. Fue editado en Cádiz, en la Imprenta de la Revista Médica de D. Federico Joly, en 1890. El segundo Dictamen, relativo a incompetencia de la jurisdicción española para entender en el litigio pendiente sobre abono de daños y perjuicios por dicho abordaje. Lo elaboraron los Excmos. Sres. D. Manuel Alonso Martínez, D. Eugenio Montero Ríos y D. Francisco Lastres. Se publicó en Madrid, en la Tipografía de Manuel G. Hernández, en 1890.

Y el tercer Dictamen, complementario del primero, versó las cuestiones de competencia debatidas en el litigio y lo emitieron los mismos juristas menos D. Francisco Silvela, que fue sustituido por D. Gumersindo de Azcárate. Se publicó también en Cádiz, en la misma Imprenta en que se editó el primero, en 1891.

Los principales datos mencionados en este trabajo, en cuanto a los procedimientos judiciales tramitados relativos al abordaje y hundimiento del «Sud América», se han obtenido de los referidos dictámenes.

El parecer de los juristas consultados contenido en los señalados dictámenes está sólidamente fundamentado en base a la normativa, doctrina y jurisprudencia respectivamente invocada, aunque contrapuestos sus razonamientos y conclusiones según la posición que cada uno sostuvo e intereses comprometidos en el encargo, con vistas a la defensa de los derechos de las partes en conflicto en el recurso de apelación entonces en trámite.

El primero fue emitido el 30 de junio de 1.890 por Germán Gamazo, Francisco Silvela y Nicolás Salmerón. Según la reseña de presentación de la publicación de este Dictamen, efectuada por el Letrado Eduardo Benítez González, dada la especial trascendencia del asunto discutido, no solamente fue inmediatamente apelada la sentencia dictada para ante la Sala de Justicia del Superior Tribunal de la Audiencia del Territorio, cumpliendo terminante orden telegráfica de los clientes, sino que tras haberse sostenido detenidas conferencias con los reputados abogados de Las Palmas, Tomás García Guerra y Tomás de Zárate Morales, así como con el del foro de Génova Mauricio Caveri, se tomó la determinación de efectuar el encargo de emisión de dictamen sobre la discutida cuestión competencial, la excepción dilatoria de incompetencia de jurisdicción opuesta de contrario, lo que así se verificó, asistiendo en Madrid el 13 de junio 1890 a la Junta Profesional preparatoria del mismo los letrados Benítez González, Caveri, Gamazo, Silvera y Salmerón.

Sostenía este primer Dictamen la competencia del Juzgado de Las Palmas para sustanciar y decidir la demanda entablada a nombre del capitán Bertora, la sociedad naviera «La Veloce» y las sociedades de seguros interesadas por el abandono hecho a su favor del vapor «Sud América» contra la «Sociedad General de Transportes Marítimos», domiciliada en Marsella, por el abordaje culpable que el vapor «La France» causó en las aguas del Puerto de la Luz en el «Sud América», produciendo su naufragio.

Fue emitido teniendo a la vista la sentencia dictada por el Juez de Primera Instancia, como respuesta a las argumentacio-

nes de la misma que fundamentaban la declaración de incompetencia y a los razonamientos en el mismo sentido esgrimidos por la contraparte, al contestar y oponerse a la demanda, así como para servir de base en la defensa de los motivos que fundamentaban el recurso de apelación.

Manténía, además, que no se ha alterado esa competencia por los actos y diligencias que sobre dicho hecho se han intentado en los Tribunales de Marsella y de Génova, al no entrañar ninguno de ellos sumisión tácita ni expresa del actor, ni tampoco constituir las resoluciones dictadas excepción que obstaculice el conocimiento de la demanda por parte del Tribunal español.

Consecuentemente, concluía este Dictamen que la representación de la parte actora debe instar la revocación de la sentencia apelada, reclamando con base en los fundamentos del propio informe el conocimiento del asunto, al corresponder a la jurisdicción que en España entiende de los actos mercantiles y de sus consecuencias, cuando se ejecutan y realizan en España.

No considero pertinente glosar en este artículo el contenido de las consideraciones ofrecidas por los autores del dictamen, para sustentan su criterio en cuanto al específico tema sometido a su apreciación, que atañe no al fondo del asunto sino a un aspecto netamente adjetivo del litigio entablado, referente al régimen competencial en materia de abordajes, al ser una cuestión técnico-jurídica, ciertamente de interés general pero más propia de análisis en trabajos de naturaleza especializada, en los campos del Derecho Marítimo y Procesal.

No obstante sí dejó constancia del meticoloso y muy bien fundamentado estudio efectuado por los autores del dictamen, que no dejan resquicio sin tocar sobre los distintos aspectos que conciernen a los enfoques del problema suscitado, en cuanto reconducen con sólida precisión y refuerzan el resultado de la línea argumental utilizada y permite obtener determinaciones y conclusiones no solamente convincentes sino difícilmente rebatibles.

Ciñéndose a la cuestión incidental planteada de incompetencia de jurisdicción y en base a los antecedentes conocidos, parte el dictamen de la premisa de haberse ejercitado debidamente una acción de daños procedente de un acto de índole mercantil,

tal cual es el abordaje del que ha resultado una relación entre el causante del mismo y el perjudicado, lo que la legislación, jurisprudencia y doctrina consideran como obligación nacida del cuasi delito.

Sin adentrarse en la depuración del fondo del asunto que atañe al pronunciamiento sobre la culpabilidad del capitán del buque causante del abordaje, lo que no es objeto del dictamen, se parte del hecho de que el siniestro tuvo lugar en aguas interiores de España, en el fondeadero del Puerto de la Luz, entre los indicados vapores con el resultado del inmediato naufragio del «Sud-América» y daños en personas y bienes, habiéndose apreciado por la Junta de Pilotos por unanimidad que el buque francés fue el causante con culpa del abordaje, resolución confirmada por el Consejo Supremo de Guerra y Marina.

Consecuentemente, la cuestión a dictaminar queda centrada en que «la acción se dirige a hacer efectiva una obligación, y que debe satisfacerse en España».

Para dar respuesta a esta cuestión, en lo que afecta al incidente de incompetencia, va desgranando el dictamen por bloques el conjunto de materias cuyo estudio aborda con especial detenimiento y rigurosa exactitud.

Desde las previsiones del Código Civil, supletorio de las deficiencias de las legislaciones especiales como es la mercantil; el tratamiento del régimen general de las obligaciones y entre estas de las derivadas de los actos y omisiones ilícitos o en los que intervenga cualquier género de culpa o negligencia y la concordancia de este régimen con el regulado por el Código francés. Las determinaciones al respecto contenidas en la Ley Orgánica del Poder Judicial y la Ley de Enjuiciamiento Civil, así como los consecuentes y autorizados Comentarios a esta última Ley, de Manresa, sobre el tratamiento de las intervenciones judiciales de los extranjeros en España. La regulación equivalente del Decreto-Ley de extranjería, de 17 de noviembre de 1852. El régimen establecido en los Tratados concertados entre España y Francia de 6 de febrero de 1882 y entre España e Italia de 21 de julio de 1867. La posición mantenida por el Tribunal Supremo, en especial la doctrina emanada en esta materia y concretamente la resultante de las sentencias de 8 de abril de 1867, 8 de febrero

de 1879 y 12 de mayo de 1886, manteniendo la tradición del Derecho histórico, desde la Ley de Partidas.

Hasta la propia regulación del Código Mercantil de 1885, en lo tocante a la materia específica del abordaje, así como la regla general que sujeta a los extranjeros que realizan actos de comercio en España a la jurisdicción de los Tribunales de la Nación, sin distinguir entre domiciliados o transeúntes. Y la cita y comentarios de las resoluciones judiciales de los tribunales extranjeros sobre esta cuestión.

Indudablemente constituye un valioso trabajo que merece ser conocido, estudiado y comentado con mayor detenimiento desde otro ámbito.

El segundo dictamen, de fecha 12 de diciembre del mismo año, emitido por Manuel Alonso Martínez, Eugenio Montero Ríos y Francisco Lastres, a favor del criterio de la incompetencia de la jurisdicción española y de los efectos de cosa juzgada de la sentencia del Tribunal de Comercio de Marsella de 16 de mayo de 1889.

Y por último, el tercer dictamen, emitido el 21 de febrero de 1891 por Germán Gamazo, Nicolás Salmerón y Gumersindo de Azcárate, como contestación a anterior dictamen, valorando los efectos ejecutorios de las sentencias de los litigios en curso.

Han transcurrido 122 años desde que se produjo, el 13 de septiembre de 1888, la tragedia del abordaje por el buque «La France» al vapor italiano «Sud-América», con posterior naufragio del último, en las aguas del Puerto de Refugio de la Luz, en las inmediaciones del antiguo dique exterior. Ha sido el siniestro marítimo de mayor gravedad ocurrido en las aguas de nuestro Puerto.

Los puertos de Santa Cruz de Tenerife y de Las Palmas habían sido declarados de interés general mediante Real Orden publicada en agosto de 1852, pero años más tarde la Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880, elaborada a partir de la Ley de Bases de 29 de diciembre de 1876, mantuvo como de interés general de primer orden solamente al Puerto de Santa Cruz de Tenerife, quedando relegado el de Las Palmas a la condición de interés local, con la consecuencia de que su financiación no la costeaba el Estado sino la Diputación o el Ayuntamiento.

Ello supuso, en principio, un duro quebranto que laminaba las aspiraciones de ampliación de los puertos de Las Palmas y de Las Isletas. Pero las inmediatas reacciones e iniciativas emprendidas en la Isla no se hicieron esperar y el efecto, inicialmente negativo, a la larga se trocó en netamente beneficioso para los intereses de Gran Canaria, por las consecuencias que se derivaron prácticamente de modo ininterrumpido, favorecidas por el concurso inestimable del principal valedor del Puerto de La Luz, don Fernando de León y Castillo.

La escala en Canarias de los vapores-correos Trasatlánticos se dispuso al establecerse el servicio en 1861 en las comunicaciones marítimas con las posesiones de las Antillas, pero al renovarse el contrato el 31 de enero de 1868 se suprimió la obligatoriedad de dicha escala, por falta de acuerdo con la contratista del servicio, hasta que finalmente ésta asumió hacer la escala, pero solamente en el Puerto de Las Palmas, sin aumento de la subvención a la concesionaria.

El Real Decreto de 26 de agosto de 1881 restableció la escala obligatoria, fijándola en el puerto de Las Palmas de la Gran Canaria de los buques destinados a la conducción de la correspondencia entre la Península y las islas de Cuba y Puerto Rico que salían de Cádiz los días primero de cada mes.

De modo casi simultáneo en el Congreso se tramitó desde octubre del mismo año 1881 el proyecto de ley de declaración como Puerto de Refugio, y por tanto de interés general, al de La Luz en Canarias, que fue definitivamente aprobado en el Senado el 11 de abril de 1882, al tiempo que se iniciaban los trámites de contratación de las obras del proyecto, redactado por el Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la Provincia don Juan de León y Castillo, que fue aprobado mediante Real Orden de 3 de marzo de 1882, con un presupuesto de contrata de 8.639.675,70 pesetas, una vez que la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos emitió dictamen favorable y la Dirección General de Obras Públicas y el Ministro de Fomento dieron conformidad a su aprobación.

Conforme se fueron desarrollando hasta culminar los trabajos de prolongación del dique exterior de abrigo, el número de navieras que optaron por establecer escalas fijas en el Puerto de

La Luz, en las distintas rutas trasatlánticas que sus buques seguían, fue creciendo de forma regular hasta alcanzar la cifra nada desdeñable de más de cuarenta ya en esa lejana época.

Desde la fecha en que comenzaron las obras de prolongación del Puerto de La Luz, el 26 de febrero de 1883, se registró un notorio incremento en la entrada de vapores, tanto de línea regular como otros de escala no fija, al pasar de 236 los que llegaron en ese año a 964 que entraron en el año en que acaeció el grave suceso que motiva este trabajo, y progresivamente fue en aumento cada año su llegada hasta alcanzar el número 2.351 en el año 1902, cuando se entregaron las obras de ampliación contratadas, expansión que ha continuado incesante con el fulgurante y esplendoroso resultado obtenido a lo largo de la centuria transcurrida.

Pues bien, con estos antecedentes someros, reseño que las Navieras «Société Générale de Transports Maritimes á Vapeur», domiciliada en París pero con agencia principal en Marsella, y «La Veloce Navigazione Italiane á Vapore», tenían establecida la línea regular de sus buques en el Puerto de La Luz. Eran, respectivamente, las Compañías armadoras de los vapores «La France» y «Sud-América», éste último con matrícula en Génova.

En la madrugada del 13 de septiembre de 1888, en torno a las cinco horas, entraba en el Puerto de La Luz la nave «Sud-América» al mando del Capitán D. Carlos Bertora, procedente de Río de Janeiro. Llegó a la zona designada por el Práctico para fondeo y ya había arrojado el ancla cuando sobrevino la colisión al ser embestido por el «La France». El «Sud-América» era una nave de 1.258 toneladas y desplazaba carga, 260 pasajeros y 69 tripulantes.

Al mismo tiempo otros dos vapores se aproximaban, el «Havana», de la Cia. Trasatlántica; y el «La France», con un arqueo de 4.600 toneladas, desplazando 1.300 pasajeros, al mando de su Capitán D. L. Verd, que recalaba para tomar carbón. Ambos buques maniobraban dirigiéndose hacia la zona de fondeadero.

El «Sud-América» fue abordado por su costado de babor y en su compartimiento central por el buque «La France», cuya proa embistió contra la estructura del primero, provocando la apertura de una importante vía de agua, sobreviniendo en poco

tiempo el naufragio de aquél vapor, que se fue a pique, hundién-dose con él numerosas víctimas, en número no determinado pero en torno a 79 personas, ya que lograron salvarse unas 250 entre pasajeros y tripulantes. Se produjo asimismo la pérdida total del cargamento.

El periódico «El Liberal», publicación que tenía dos tiradas semanales, los martes y viernes, órgano de difusión autorizado del Partido Liberal y cuyo Jefe local indiscutido entonces era el Inge-niero León y Castillo, abrió su edición del viernes 14 de septiem-bre con amplia cobertura del terrible suceso, ofreciendo un deta-llado relato de lo acaecido. En ese momento se habían recogido 21 cadáveres, que fueron trasladados a Las Palmas y recibidos en la Iglesia de San Telmo antes de su inhumación en el cementerio de Vegueta, donde poco después se erigió el mausoleo que se conser-va y que fue sufragado con la recaudación del concierto que a tal fin ofreció el tenor italiano Roberto Stagno, quien llegó a Las Pal-mas en viaje de regreso desde América tres días después de pro-ducirse el grave siniestro marítimo.

Llama la atención de que el mismo periódico «El Liberal» tuvo que salir al paso, a los pocos días del suceso, para rebatir las desenfocadas y tendenciosas informaciones ofrecidas por dos medios de prensa de Tenerife, «El Memorandum» y «La Clave», al achacar éstos lo ocurrido a las malas condiciones del Puerto de La Luz, por la poca seguridad que, según expresaron, ofrecía este Puerto, favoreciendo la producción de tan desgra-ciada catástrofe, relacionándola además con otros naufragios ocurridos con anterioridad como el sufrido por el «Alfonso XII», que se produjo en la Bahía de Gando, así como los accidentes marítimos que habían afectado a los buques «Villa de Pará», «Spider», «Senegal» y los vapores interinsulares «León y Casti-llo» y «Viera y Clavijo». Obligada y clarificadora réplica para despejar toda duda al respecto.

José Ferrera Jiménez, en su documentada obra «Historia del Puerto de La Luz y de Las Palmas» se ocupa de la tragedia del «Sud-América», destacando el dato de que el 13 de septiembre de 1888 fue el día más negro de la historia del Puerto de La Luz y sitúa como lugar del naufragio un punto, que señala en el pla-no del Puerto de Refugio de La Luz, en las cercanías del final de

la prolongación del espigón o dique exterior proyectado, que seguramente no se había concluido en aquél entonces. Localiza el lugar del abordaje fijándolo a unos 800 metros del antiguo dique del puerto y a unos 600 de la playa. «Hoy —indica— este lugar está enterrado por el actual muelle de La Luz».

No obstante, el dato exacto del lugar donde se produjo el naufragio del Sud-América lo he verificado a través del aviso a los navegantes de 4 enero de 1892 de la Dirección de Hidrografía del Ministerio de Marina, publicado en La Gaceta de Madrid el día 26 del mismo mes. Facilita la información sobre el estado de las obras del Puerto de la Luz, habiéndose construido 735 metros; y sobre la situación de los restos del vapor hundido, que se encuentran por fuera del puerto, a 155 metros del muelle construido y a 600 metros al sur del Lazareto. Sobre los restos del buque —indica el aviso— hay 8 metros de agua, habiendo 16 metros de fondo por el lado de la proa al norte, y 18 metros de fondo hacia el de la popa al sur. El buque está en el mismo punto en que se fue a pique.

BIBLIOGRAFÍA

- ALZOLA, J. M. (2003). *De la gallera al foro, Eduardo Benítez González, 1850-1901*. Las Palmas de Gran Canaria: *El Museo Canario*.
- ARROYO, I. (1989). *Jurisprudencia Marítima (1865-1987)*. Barcelona: Librería Bosch, Vol. I.
- BURRIEL DE ORUETA, E. (1974). «El Puerto de la Luz en Las Palmas de Gran Canaria». *Boletín del Centro de Investigación Económica y Social de la Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria*, n.º 18, noviembre.
- FARIÑA, F. (1948). *Derecho Comercial Marítimo*, Tomo III. *Los accidentes marítimos, asistencia, averías comunes*. Departamento Editorial del Comisariado Español Marítimo.
- FERRERA JIMÉNEZ, J. (1988). *Historia del Puerto de la Luz y de Las Palmas*.
- GAY DE MONTELLÁ, R. (1913). *El accidente de abordaje, Legislación española y Derecho Marítimo comparado*. Manuales Reus. Madrid, Vol. XIII.
- GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA, J. M. (1953). *Ensayo de Jurisprudencia Marítima de España*. Madrid: Instituto Francisco de Vitoria, CSIC. Ministerio de Marina, Fascículo Primero, 1886-1900.
- PADRÓN QUEVEDO, M. (1965). «Don Juan E. Ramírez Doreste, Abogado y Decano». *Revista del Foro Canario*. Iltre. Colegio de Abogados de Las Palmas. Segunda época, año XIV, septiembre-diciembre.
- VIDAL SOLÁ, A. (1963). *Jurisprudencia Comercial Marítima*. Librería Bosch.

